8e Année ✠ N° 378. ✠ 50 centimes — *Ce Numéro contient 20 pages de texte et illustrations* — 8 Décembre 1905. ✠ Tous les Vendredis

LA VIE AU GRAND AIR

Dans ce numéro : LUTTE ET JIU-JITSU

Le Match Igashi-Yuko Tani

Le champion japonais Igashi est à terre.

Abonnements :
Paris et Départements „ „ „ *24 francs.*
Etranger „ „ „ „ „ „ „ „ *28* ✠
Téléphones 280-52, 280-56, 254-88

Publications Pierre Lafitte
Je sais tout ✠ *Fermes et Châteaux* ✠ *Femina*
✠ *Musica* ✠ *Jeunesse!* ✠ *La Vie au Grand Air*
9 et 11, Avenue de l'Opéra, Paris.

Published on December 8 1905. Privilege of copyright in the United States reserved under the Act approved March 3 1905, by Pierre Lafitte.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

Voitures lègères

10-12 HP

et Cycles

UNIC

G. RICHARD & Cie

INGÉNIEUR-CONSTRUCTEUR

108, Rue St-Maur, PARIS

Maison fondée en 1904.

Pour avoir l'huile la mieux adaptée au graissage de votre voiture, demandez les VACUUM MOBILOILS. Une marque spéciale pour chaque type différent de moteur.

VACUUM OIL COMPANY

Société Anonyme Française
34, rue du Louvre, Paris.

Usine à Rouen.

AUTOMOBILES PILAIN

17, Chemin de Monplaisir à Grange Rouge
LYON

Officiers Ministériels

2 MAISONS à Paris. 1° 1. Rochechouart, 69. Cont. 1.500m env. R. 41.182 f. 70 M. à p. 650.000 f. 2° r. Turgot, 22 contiguë. Ce 500m env. Rev. br. 10.005 f. M. à p. 170.000 f. A adj. s. 1 euch. Ch. Not. le 19 décembre. Me SALLE, not., 154, boulevard Haussmann.

Vente au Palais, le jeudi 14 décembre, 1905.
GRAND TERRAIN AVEC PAVILLON et JARDIN. Contenance : 7.500 mètres environ.
A NEUILLY-S.-SEINE Av. de Neuilly, 188, 190 192. M. à p. 200.000 fr.
S'adr. à Mer DAUPELEY, Auzoux, Durnerin, Deschampsr, Johanet, avoués ; Labouret, notaire.

MAISON de rapport **R. DE PONTHIEU, 37** R. br. 33.767 f. Ce 470m 76. P. 340.000 f
Cr. F. à cons. 190.000 f. A adj. s. 1 enc. Ch. not. Paris, le 19 décembre. S'ad. à Me G. BAZIN, not., 52. r. de Clichy.

Maison de rapport **R. DU BAC, 36** Ce 467m. env. Rev. br. 26.560 f. M. à p. 250.000 f.
Adj. s. 1 ench. Ch. not. Paris le 19 décembre. S'ad. aux not. Mes VINCENT et Salle 154, boul. Haussmann.

VENTE au Palais, le 13 décembre 1905.
1er lot **IMMEUBLES** à Paris **RUE St-DIDIER** 35, et rue des Sablons, à l'angle de ces deux rues. Cont. 3.486 mèt. env. M. à p. 1.000.000 fr. 2e lot
PROPRIÉTÉ A ARCUEIL rue Berthollet 16, rue Emile Raspail, 77 et impasse Berthollet. Cont. 36.671 m. environ. Mise à prix 400.000 fr. 3e lot : **PROPRIÉTÉ A ARCUEIL** rue Emile-Raspail, 81. Cont. 63.371 m. env. M. à p. : 300.000 fr. S'adresser à Mes DELASALLE, Emile Bertinot et Delarue, avoués à Paris ; à M. Rivail, liquidateur, à Grenoble, et à Mes Guignier, Lantelme et Douare, avoués à Grenoble.

Hotel 74, **Bd PERFIRE** Libre. M, à p. 50.000 fr. A adj. s. 1 ench. Ch. Not. Paris. 19 déc. S'ad. Me PÈRE, not., 9, pl. Petits-Pères.

A adj. s. 1 ench. Ch. not., Paris, le 19 décembre 1905.
1° **HOTEL** à Neuilly-s.-S. Bd Bineau. 80 bis. C 500m. M. à p. 25.000 fr. 2° Mais. de camp à Montmorency (S.-et-O.), r. de Paris, 67. Ce 1.739m M. à p. 10.000 f. Mes Moreau et LANQUEST 92, bd Haussmann

VILLE DE PARIS
A adj. s. 1 ench. Ch. des not. Paris, 19 décembre 190
TERRAIN rue Servan. Se 927m 79. M. à p. 115 f. le m. S'ad. Me DELORME, r. Auber, 11, et MAHO DE LA QUÉRANTONNAIS, 14, r. des Pyramides, dép. ench.

La Semaine Comique, par Henriot.

— Eh bien! moi, mon cousin, depuis un an j'ai renoncé à la bicyclette.
— N'est-ce pas plutôt votre bicyclette qui a renoncé à vous.

— Ce monsieur me dit qu'il a une machine de 40 juments
Mon maître est anglais et ne connaît pas bien les finesses de notre langue. Il vous dit qu'il a une machine de 40 chevaux.

— C'est comme ça qu'arrivent les accidents ! Pourquoi ne prenez-vous pas toujours votre droite?
— Je la prends le plus que je peux, monsieur l'agent, mais je vais vous expliquer : je suis gaucher.

— Vous m'aviez dit que vous alliez acheter une automobile ?
— Oui, une énorme, je vous avais dit ça parce que je pensais gagner le lot de 500.000 francs à la loterie de la presse.

Pneumatiques-cuir Samson

Breveté S.G.D.G.

Antidérapants imperforables

aussi bons pour la route que pour la ville

10, rue François-Ier
PARIS
Adr. télégr. Pneussans

Téléph. 544-33

Maisons à Berlin. Boston, Bruxelles, Chicago, Genève Londres, New-York, Vienne Milan.

COMPTOIR BISONTIN

E. Maillot

38, rue Ch. Nodier, BESANÇON (Doubs)

FABRIQUE D'HORLOGERIE EN TOUS GENRES

Vente directe au particulier. — Exportation
Demandez le Catalogue illustré contenant *Chronomètres, Montres artistiques, Pendules, Réveils, Bijouterie.* — Maison de confiance

AUTOMOTEUR avec GARDE-ROBE

Bouchon se retirant sous le siège

DUPONT

Fabricant breveté s. g. d. g.
FOURNISSEUR DES HOPITAUX
PARIS, 10, Rue Hautefeuille
LES PLUS HAUTES RÉCOMPENSES
Envoi Fco Catalogue contenant 423 fig.

MOTRICINE

"REINE DES ESSENCES"
Essence spéciale pour
AUTOMOBILES et CANOTS AUTOMOBILES
Se vend en bidons plombés de 5 et 10 litres
L'essayer, c'est l'adopter. - En vente partout
Cie Industrielle des Pétroles. *TÉLÉPH. : 274-18 ; 274-28*

H. FRAENKEL

FOURREUR-TAILLEUR

28, Rue du Quatre-Septembre

Fourrures et Pelisses
POUR LA CHASSE ET L'AUTOMOBILE

Bottes, Gants, Casquettes et Couvertures en Fourrures.

TRANSFORMATION DE FOURRURES

ENVOI FRANCO DU CATALOGUE ILLUSTRÉ

PRENEZ GARDE, Madame

vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de **THYROÏDINE BOUTY**, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* **LABORATOIRE 1, Rue de Châteaudun. Paris,** contre mandat-poste de 10f.
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN.
Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty.*

HERNIE GUÉRIE

par le Nouveau **BANDAGE MEYRIGNAC**
Accepté par la Société de Chirurgie de Paris
Recommandé par les Membres du Corps Médical.
Cet appareil en forme d'arbalète est invisible sur le corps supprime le **ressort** du dos et le **sous-cuisse.** Le malade peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de gêne Par sa pression constante il mène à la guérison. Env. Catalogue
MEYRIGNAC, Spécialiste-Herniaire, **229, Rue St-Honoré, Paris**

MOTO NAPHTA

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

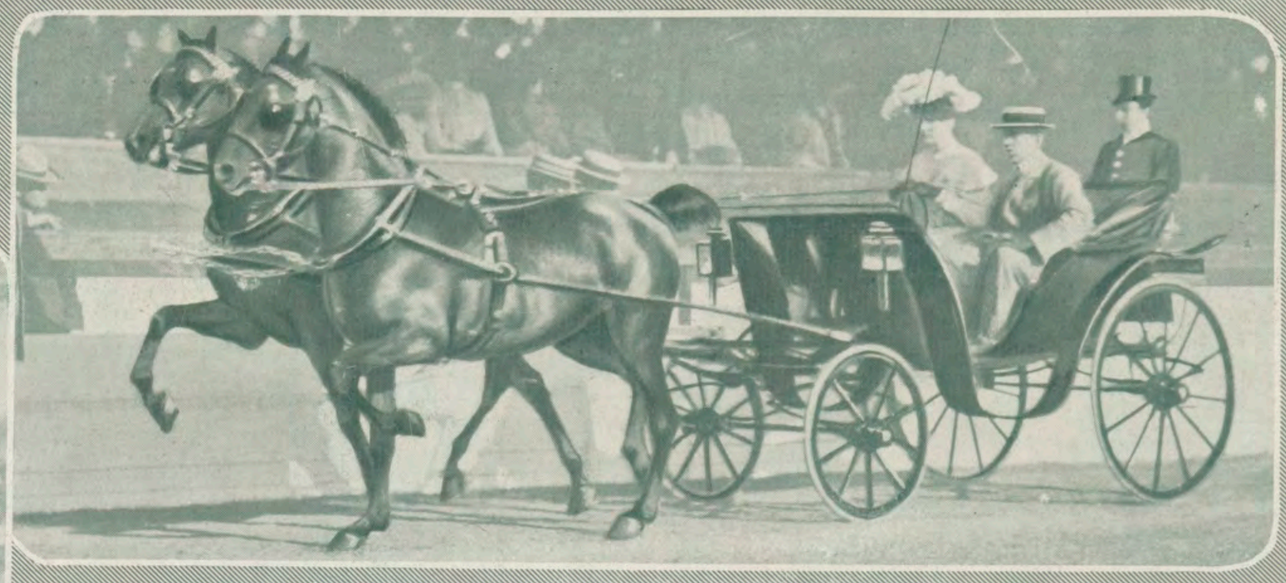
8 Décembre 1905 — N° 378
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE
9 et 11, Avenue de l'Opéra, PARIS — Téléphones 280-52, 280-56, 254-88
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 4, rue Scribe, Paris

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La Page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr.

RAGUENEAU, LE NOUVEAU RECORDMAN DE L'HEURE (18 kil. 067)

Rigueneau a battu, dimanche dernier, le record de l'heure français, sur la piste de Gentilly. Il a couvert dans l'heure 18 kil. 067. Le record mondial de Watkins est de 18 kil. 878, et l'ancien record français, détenu par Prévot (professionnel était de 17 kil. 930.

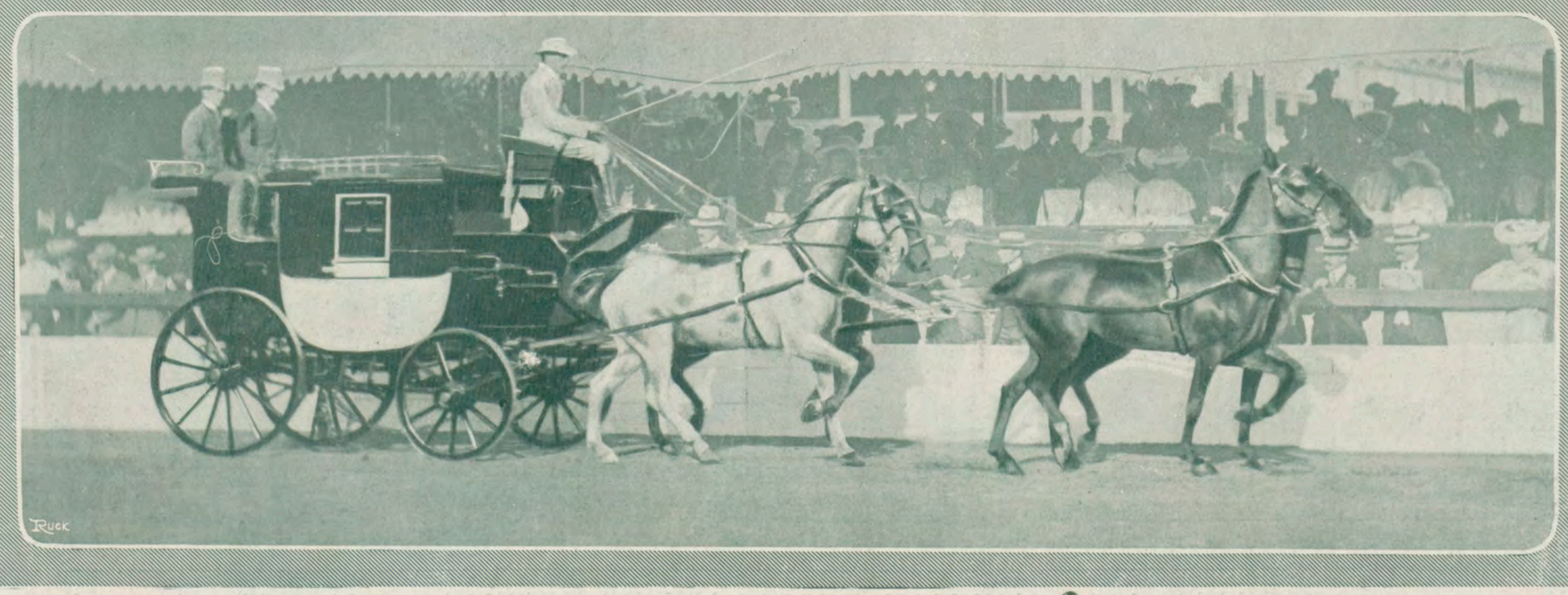
UN CONCOURS HIPPIQUE A NEW-YORK



Le duc de M. Reginald Vanderbilt.

M. Alfred G. Vanderbilt.

M. Reginald Vanderbilt.



Le Mail-coach de M. Alfred G. Vanderbilt.

La célèbre famille Vanderbilt, dont le nom est aussi connu de ce coté-ci de l'Océan que de l'autre, a exhibé cette année au Concours hippique de Coney-Island, une remarquable série d'équipages.

Les Sports à l'Université de Cambridge, par L. de Fleurac

Le match Inter-Universités d'un sport trop peu connu en France, le cricket.

Quand, tout frais émoulu d'Eton ou d'une autre des grandes écoles, le jeune Anglais entre dans l'une des deux grandes Universités d'Oxford ou de Cambridge, la seconde chose dont il s'occupe, après avoir arrangé son home, est de s'entraîner. Serait-il vraiment Anglais s'il ne s'entraînait pas ?

Il a du reste le choix entre les sports à pratiquer : rowing, rugby, association, cross, courses sur pistes ou concours, hockey crosse, golf, polo, chasse au renard, jiu-jitsu, on fait de tout, à l'Université et, qui mieux est, dans chacun des collèges qui la composent (il y en a 19 à Oxford et 13 à Cambridge).

L'organisation sportive étant à peu près identique dans les deux Universités, en parler pour Cambridge fera connaître celle d'Oxford.

Parlons donc de Cambridge.

Le sport le plus en honneur là bas, est de beaucoup le rowing. La popularité, la célébrité, pourrait-on presque dire, qui s'attache aux noms des équipiers victorieux du grand match annuel Oxford-Cambridge incite la majeure partie des nouveaux arrivants, les «freshers», comme on les appelle là bas, à taquiner le bout de bois.

Chaque collège a son club d'aviron, qui, lui même, se rattache au Club central de l'Université la C. U. B. C., et c'est dans les « tubs » de son collège que le « fresher » fait ses débuts. Ce mot de « tub », qui ne désigne pas ici la baignoire du même nom, est un bateau d'entraînement assez stable où, sous la direction d'un ancien expert en la chose, deux nouveaux travaillent la nage de pointe.

Ce travail préliminaire dure une quinzaine de jours, après quoi le « fresher » monte dans un des huits de son collège. Il faut qu'on sache que le huit est là bas, le bateau-type et que chaque collège en équipe autant qu'il lui est possible, de façon à ce que tous ou presque tous ses rameurs puissent travailler avec fruit.

Un house-boat sur la Cane, pendant les courses de mai.

La chasse au renard est à Cambridge le sport favori de quelques élèves riches.

Ces « huits » s'entraînent durant tout un trimestre, à seule fin de prendre part avec succès aux courses éliminatoires dont le résultat fournit aux collèges leurs représentants pour les courses futures. Ici une parenthèse. La Cane, dont les méandres serpentent dans la plaine de Cambridge, est une bien jolie rivière, mais ses eaux ombragées semblent plutôt faites pour des promenades tranquilles d'amoureux que pour les élans rapides des grandes embarcations. Elle est étroite et assez tortueuse. Deux équipes à huit n'y pourraient évoluer de front.

C'était une grosse difficulté qui, pour beaucoup, eût semblé insurmontable. On l'a tournée. Voici comment:

Les courses qui se disputent sur la Cane sont des courses poursuites.

Les deux bateaux sont au départ l'un derrière l'autre, séparés par une distance de deux longueurs et demie. Dès que le départ leur est donné ils fournissent tout leur effort, le poursuivi pour n'être pas pris, le poursuivant pour atteindre son adversaire.

Le lendemain, les deux mêmes équipes se retrouvent en présence, mais les rôles sont intervertis.

Nous avons donc dit que chaque collège équipait le plus grand nombre possible d'équipes à huit. Ces équipes procèdent au bout d'un certain temps à une série d'épreuves d'élimination qui désignent l'équipe qui représentera le collège dans les grandes courses qui ont lieu au moment du Carême.

Les membres de ces équipes championnes suivent alors un entraînement quotidien spécial, sous la direction spéciale d'un entraîneur ou « coach ». Cet entraîneur surveille chaque sortie de son équipe et en dirige le travail en la suivant sur la rive.

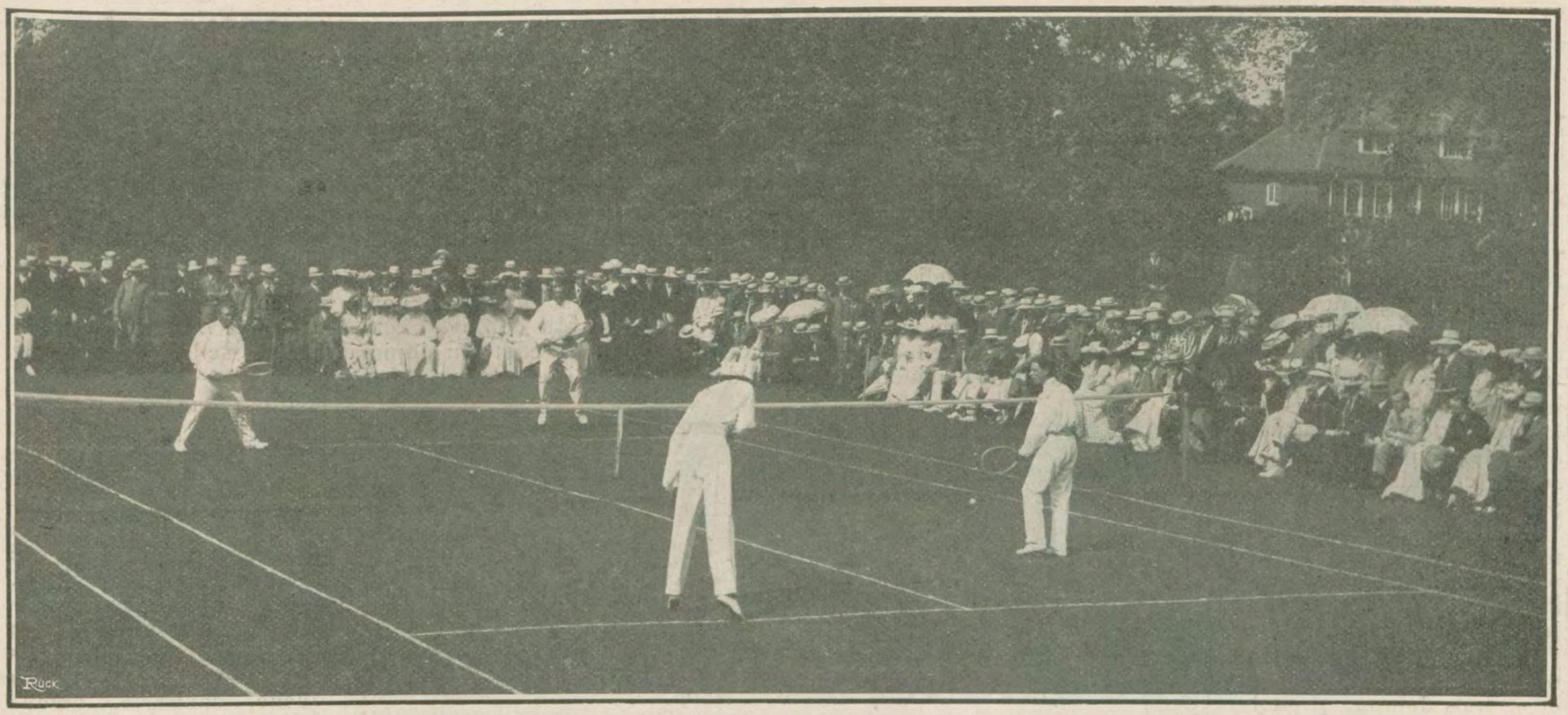
C'est pendant le Carême qu'ont lieu les plus grandes courses de l'année. Elles réunissent les « huits », champions des différents collèges et suscitent dans l'Université un intérêt sans égal. Ces épreuves durant les jours (que les Cantabs appellent des nuits), se terminent par un banquet monstre offert aux vainqueurs.

Voici quel est le programme quotidien des équipes prenant part au Lent runs (courses du Carême).

Le matin à 7 heures 1/4 les équipiers s'entraînent à pied sur 150 yards, puis dans l'après-midi, travaillent le coup d'aviron sous la direction du coach et se couchent à 10 heures 1/2. Leurs repas, très réglés, sont surveillés par l'entraîneur.

Au mois de mai a lieu un autre meeting d'aviron un peu moins important que celui du Carême, mais qui n'en réunit pas moins à Cambridge environ 30 équipes à huit.

Le polo a aussi bon nombre d'adeptes parmi les élèves des grandes universités anglaises.



Le tennis, sport élégant, compte à Cambridge comme à Oxford, des joueurs remarquables.

Enfin, en novembre ont lieu quelques courses réservées aux équipes à quatre.

Parlons un peu maintenant de l'entraînement spécial des équipiers qui prennent part au Grand Match Oxford-Cambridge.

Deux huits d'essais composés des meilleurs de l'Université sont formés dès octobre et s'entraînent concurremment. Des 16 hommes qui les composent, 10 ou 12 sont choisis, et c'est dans ces privilégiés qu'on sélectionne l'équipe, après des essais qui ont lieu en février et mars. Enfin le « huit » champion de l'Université va s'établir à Putney quinze jours avant la course, afin de s'entraîner sur le lieu même de l'épreuve.

Nous nous sommes fort étendu sur le rowing, mais il ne faut pas en déduire qu'on délaisse pour lui les autres sports.

Il suffirait pour être convaincu du contraire de se promener dans les rues de Cambridge un samedi à midi.

Partout des étudiants en pantalon de flanelle, le veston aux couleurs de leur club, passent d'un pas pressé se dirigeant vers les différents et nombreux terrains d'entraînement dont le plus célèbre est celui de Fenner's dont la piste encendrée d'un tiers de mille est le théâtre des grandes réunions pédestres.

L'entraînement pédestre pratiqué là-bas n'est pas collectif, comme celui de l'aviron.

Chacun s'entraîne comme il lui plaît, sans pour cela négliger les conseils éclairés des champions.

Comme on a pu le voir pour l'aviron et les courses à pied, le but de tout cet entraînement est le match avec l'Université adverse.

Ces matches n'ont jamais lieu sur le terrain de l'un des deux adversaires, de peur que l'un soit favorisé au détriment de l'autre. Ils ont toujours lieu sur un terrain neutre, à Londres au Queen's Club pour les sports athlétiques et à Rœhampton pour le cross country.

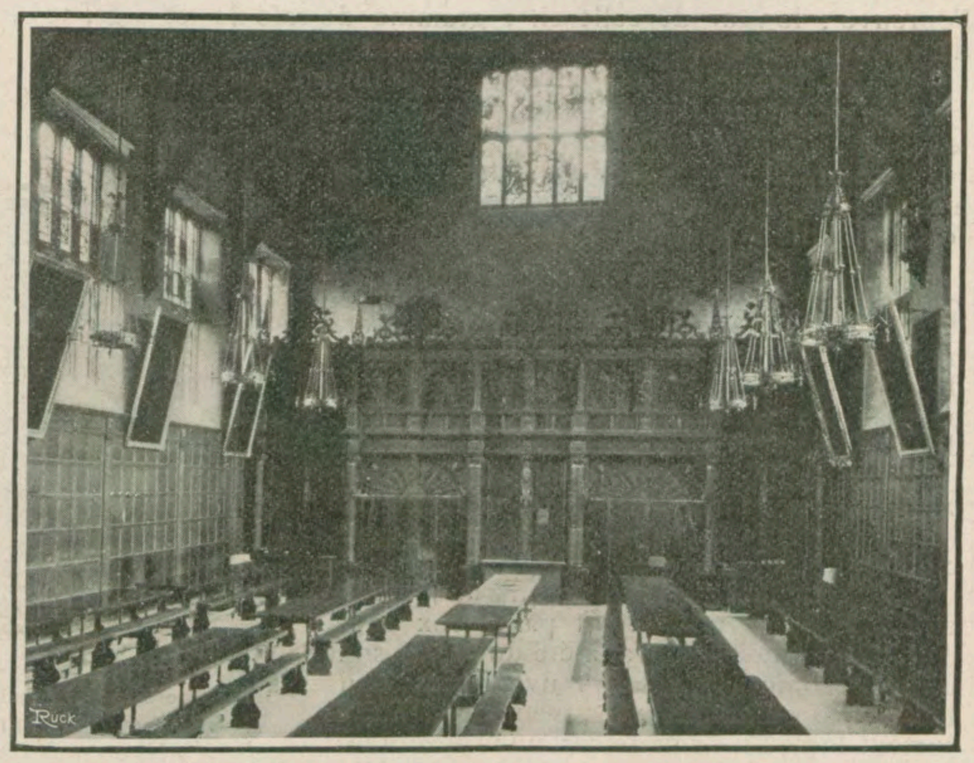
Ce dernier sport, qui a un club spécial à Cambridge, les « Cambridge Han and Hounds » réunit un grand nombre d'adhérents et on y voit voisiner avec les coureurs de grand fond des champions de 800 mètres, comme Crabbe.

Un dernier mot sur le football. Dans la quinzaine qui précède le match avec Oxford, tous les équipiers font chaque matin trois poussées sur 150 mètres. Là est peut-être le secret de la vitesse de ces faiseurs d'essais que sont les trois quarts anglais. Pourquoi les nôtres n'essayent-ils pas ce moyen de rendre leurs charges plus rapides et partant plus fructueuses ?

Comme on a pu le voir par l'étude qui précède, les étudiants anglais ont des journées bien remplies. Cela ne les empêche pas, du reste, de suivre les cours professés dans les divers collèges de l'Université, et, somme toute, n'ont-ils pas trouvé là la meilleure application du vieil adage : « Mens sana in corpore sano ».

L. de Fleurac.

Un home d'étudiant est une chambre de gentleman. A côté des trophées et des challenges, les gravures et les tableaux mettent leur note d'art.



C'est dans ce réfectoire qui ressemble à quelque vieille chapelle que, le soir, se réunissent tous les Cantabs en habit noir.

UN CHEVAL SOUS SÉQUESTRE

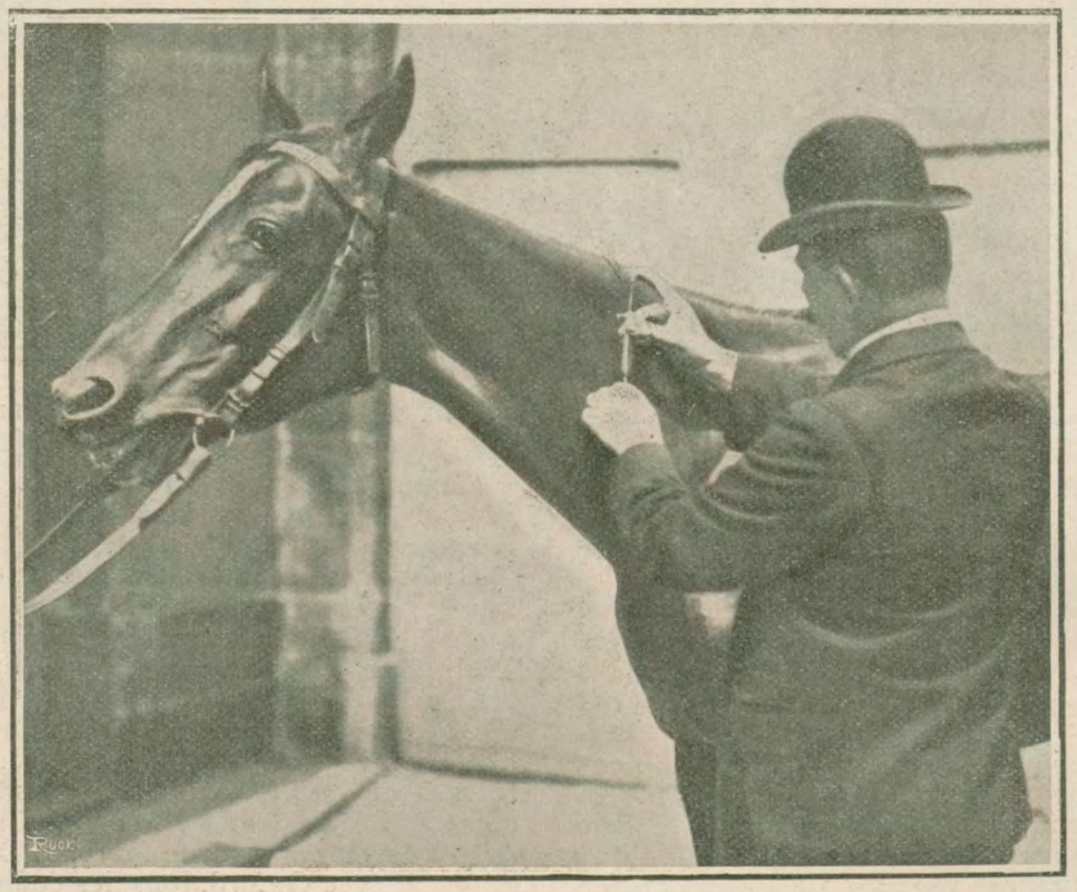
Le cheval Béliané, soupçonné d'avoir été « dopé » a été mis sous séquestre — La question du doping revient d'actualité — Quelques formules de doping — L'action et les effets du doping

On n'en parlait plus. La question semblait enterrée, la commission du doping n'avait pas l'occasion de sévir, la question des bookmakers et du pari mutuel seule occupait l'opinion. Tout d'un coup, comme tomberait une bombe, éclata, l'autre dimanche, à Auteuil, la nouvelle que Beliané a été « dopé ». D'où venait ce bruit tendancieux ? Nul ne le saura jamais. Le tuyau parvint jusqu'aux oreilles des commissaires de la Société des steeples, qui ne purent mieux faire que d'exiger la mise sous séquestre de l'animal soi-disant dopé. Le résultat de l'enquête sera, je le pense, publié, ainsi que les rapports circonstanciés des vétérinaires qui composent la commission du doping.

Existe-t-il donc une panacée universelle qui apporte aux chevaux de course l'énergie triomphante ? Oui, je n'hésite pas à le déclarer ; j'ai eu moi-même entre les mains de ces fameux dopings, et je vais donner ici quelques-unes des meilleures formules.

L'entraîneur, le garçon d'écurie qui « dope » doit connaître « admirablement » le tempérament de son cheval, faute de quoi il s'exposerait à lui injecter ou lui faire avaler... la mort.

Le doping consiste dans l'emploi d'alcaloïdes sous l'influence desquels l'influx nerveux, qui tient sous sa dépendance les agents actifs du mouvement, est porté à son maximum. Les alcaloïdes employés le plus fréquemment sont la strychnine, la caféine, la cocaïne, l'atropine, et aussi le cacodylate de soude.



Le doping par injection.
La liqueur excitante est insérée dans l'organisme du cheval par injection au moyen d'une seringue de Pravaz. La piqûre se fait généralement au cou.

La triade la plus usitée est la suivante :

Arséniate de strychnine	0 gr. 25
Caféine	0 gr. 50
Sulfate de cocaine	1 gr.

Voulez-vous des formules ? En voici.

1° Arséniate de strychnine, 20 milligrammes donnés par la bouche en deux fois pendant les cinq jours qui précèdent l'épreuve ; le jour de celle-ci, 1 gramme de caféine et 0 gr. 50 d'atropine, une demi-heure avant le départ.

2° Arséniate de strychnine, 0 gr. 05 en injection hypodermique pour arriver progressivement à 0 gr. 15 et même à 0 gr. 20, suivant les sujets.

3° Caféine administrée à la dose de 1 à 2 grammes, le jour de la course, en deux fois, la moitié le matin et l'autre moitié le soir.

Les épreuves du doping — Peut-on à des signes cliniques reconnaître si un cheval a été ou non dopé ? Jusqu'à présent, à moins d'une découverte due plutôt à un chimiste qu'à un praticien, — les phénomènes de sudation, de salivation, d'agitation, de tremblement, l'expression du regard (œil vague, inexpressif, ouvert, atone, un peu injecté), la démarche légèrement titubante, sont les seuls signes cliniques du doping.

Mais ces signes généraux ont une valeur douteuse et ne permettent pas à eux seuls d'affirmer que le cheval a été dopé ; ils sont une présomption : la preuve réside dans l'expertise chimique excessivement délicate, surtout lorsqu'il s'agit de certains alcaloïdes.

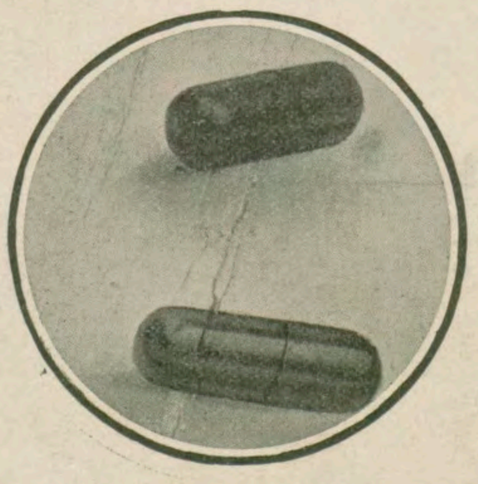
Il ne faut pas oublier que l'action excitante du milieu est un facteur très important de l'impressionnabilité du pur sang ; la vue de la casaque, le bruit de la cloche, la mise en selle du jockey, produisent chez certains sujets névrosés une période d'excitation se traduisant par une nervosité générale, qu'il ne faudrait pas attribuer à l'excitation artificielle du doping. Un de nos meilleurs gentlemen-riders, homme de cheval émérite, a voulu se rendre compte par lui-même des effets du doping, c'est le capitaine Bausil. Il nous a conté en détail les effets du doping. Je lui laisse la parole : « J'ai « dopé » une fois en steeple — c'était en 1903 — mon cheval qui était le rogue le plus accompli que l'on puisse trouver, refusant absolument de s'employer dès qu'il y avait un peu de train ; je lui administre donc le bol en question, délicatement posé à l'entrée de l'œsophage. On sonne « à cheval » presque immédiatement. Mon cabochard, toujours très tranquille, fouaillant de la queue, contracté, braqué comme à l'ordinaire, pour s'éloigner du pesage. Comme la drogue ne produit son effet qu'au bout d'un quart d'heure, je me dirige au pas vers le starter pour gagner du temps. Tout d'un coup, mon cheval commence à mouiller, à danser ; il est fou quand j'arrive en ligne. Au signal, il part comme un lion ; je suis obligé de lui tordre la tête, encore ai-je toutes les peines du monde à rester amarré pour passer le deuxième obstacle qui est très dérobard et que je ne veux à aucun prix aborder en tête. Cet obstacle franchi, je me décide à mener, à moitié « emmené » d'ailleurs. Quant je dis, je me décide, c'est un peu comme le débutant qui a fait son parcours, emballé et dit après la course que son cheval s'accommode mieux d'une course en avant, en le laissant « aller dans son action ». Le mien s'en accommodait et il a bien fallu que je m'en accommodasse aussi ; j'ai fait tout le parcours en tête à toute allure, le cheval tirant double, les oreilles pointées, fonçant droit comme un i, de volée, sur tous les obstacles que, d'ordinaire, il n'abordait qu'en serrant la mécanique et en se traversant... On lui aurait administré sous forme de suppositoire une barre de fer rouge, qu'il ne se comporterait pas autrement. « Il n'a qu'une idée : la fuite en avant ». Je gagnai de ce que je voulus, le cheval toujours à pleins bras, n'ayant ni courbé, ni tourné une oreille, et j'eus peine à l'arrêter pour rentrer au pesage.

« Après la course, les naseaux dilatés, l'œil fou, mon cheval « refuse » de boire. Jusqu'à 11 heures du soir, à l'écurie, il ne boira pas. Le lendemain il est fondu ; au premier galop que je lui donnai trois jours après, il saigne du nez gros comme le bras.

« C'est tout ; du reste, il reprend très rapidement appétit, état, court de nouveau contre les mêmes chevaux un mois après et non dopé cette fois, charogne pendant tout le parcours et se fait battre de dix longueurs. »

Voilà les lecteurs de la V. G. A. au courant de la question du doping, que l'incident Béliané a remis sur le tapis.

PAUL MÉGNIN.



Doses de doping préparées pour l'ingestion.
Ces sortes de cachets sont des tubes de gélatine contenant le doping, qui sont introduits avant la course dans la bouche du cheval.

LES ÉTAPES DU SALON DE L'AUTOMOBILE

Le Salon de l'Automobile ouvre ses portes le 8 Décembre ⌀ Coup d'oeil rétrospectif ⌀ De l'Exposition de l'Avenue de Wagram au Grand Palais ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ Ce que sera le Salon de 1905 ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀ ⌀

Il n'y a guère plus de onze ans, — en 1894 — nous avions à la Salle Wagram, là même où le dimanche viennent danser les jeunes gens du quartier, le premier Salon du Cycle. Quelques exposants, quelques milliers de visiteurs, une exposition très « petite chapelle », d'un caractère tout intime, tel fut l'embryon qui s'est si rapidement, si vertigineusement développé qu'aujourd'hui le Grand Palais et les Serres de la ville nous paraissent trop petits pour servir de cadre au Salon de l'Automobile, né du Salon du Cycle.

En 1895, 1896, 1897, l'Exposition émigrait successivement au Palais de l'Industrie, à la Galerie des Machines, revenait à la Salle Wagram ; d'année en année, son importance se faisait plus réelle, les exposants et les visiteurs plus nombreux, l'automobile y apparaissait peu à peu.

Mais elle ne s'affirma véritablement puissante que lorsque l'Automobile Club résolut d'organiser lui-même une Exposition réservée à l'industrie nouvelle et déjà triomphante.

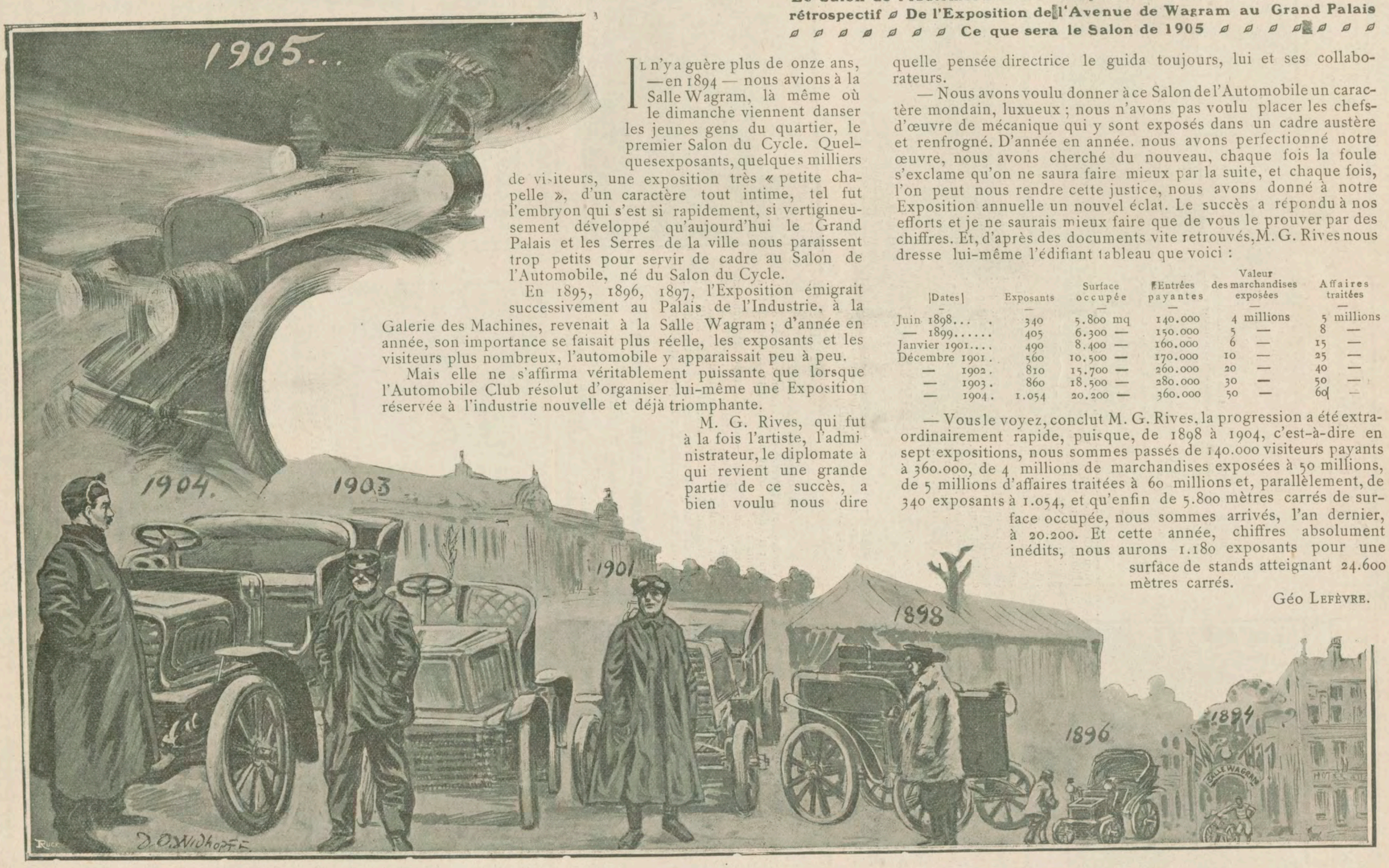
M. G. Rives, qui fut à la fois l'artiste, l'administrateur, le diplomate à qui revient une grande partie de ce succès, a bien voulu nous dire quelle pensée directrice le guida toujours, lui et ses collaborateurs.

— Nous avons voulu donner à ce Salon de l'Automobile un caractère mondain, luxueux ; nous n'avons pas voulu placer les chefs-d'œuvre de mécanique qui y sont exposés dans un cadre austère et renfrogné. D'année en année, nous avons perfectionné notre œuvre, nous avons cherché du nouveau, chaque fois la foule s'exclame qu'on ne saura faire mieux par la suite, et chaque fois, l'on peut nous rendre cette justice, nous avons donné à notre Exposition annuelle un nouvel éclat. Le succès a répondu à nos efforts et je ne saurais mieux faire que de vous le prouver par des chiffres. Et, d'après des documents vite retrouvés, M. G. Rives nous dresse lui-même l'édifiant tableau que voici :

Dates	Exposants	Surface occupée	Entrées payantes	Valeur des marchandises exposées	Affaires traitées
Juin 1898...	340	5.800 mq	140.000	4 millions	5 millions
— 1899.....	405	6.300 —	150.000	5 —	8 —
Janvier 1901....	490	8.400 —	160.000	6 —	15 —
Décembre 1901.	560	10.500 —	170.000	10 —	25 —
— 1902.	810	15.700 —	260.000	20 —	40 —
— 1903.	860	18.500 —	280.000	30 —	50 —
— 1904.	1.054	20.200 —	360.000	50 —	60 —

— Vous le voyez, conclut M. G. Rives, la progression a été extraordinairement rapide, puisque, de 1898 à 1904, c'est-à-dire en sept expositions, nous sommes passés de 140.000 visiteurs payants à 360.000, de 4 millions de marchandises exposées à 50 millions, de 5 millions d'affaires traitées à 60 millions et, parallèlement, de 340 exposants à 1.054, et qu'enfin de 5.800 mètres carrés de surface occupée, nous sommes arrivés, l'an dernier, à 20.200. Et cette année, chiffres absolument inédits, nous aurons 1.180 exposants pour une surface de stands atteignant 24.600 mètres carrés.

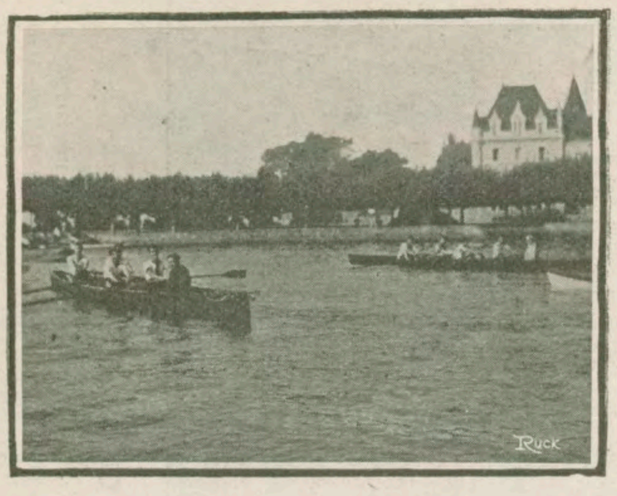
Géo Lefèvre.



LES EXPOSITIONS DE L'AUTOMOBILE DE 1894 A 1905, DE LA SALLE WAGRAM AU GRAND PALAIS.

La première exposition eut lieu en 1894, à la salle Wagram ; en 1895, 1896, 1897, l'exposition émigrait successivement du Palais de l'Industrie, à la Galerie des Machines et revenait à la salle Wagram ; elle passait aux Tuileries en 1898, depuis 1901, elle restait au Grand Palais. Quant à la progression du nombre des voitures exposées, ainsi que celle des visiteurs du Salon, le dessin ci-dessus nous en offre une image véridique et pittoresque.

LES SPORTS EN SUISSE



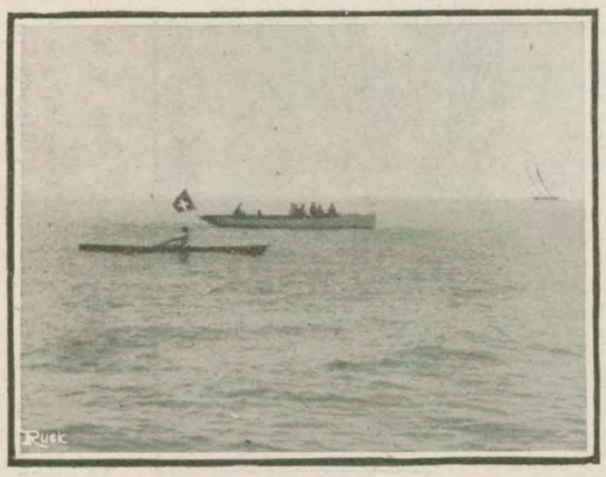
L'équipe victorieuse.
L'arrivée de la course des 4 seniors à Ouchy.

Championnats de « The International Monoclub Limited ».

L'I. M. C. de Lausanne vient de faire disputer avec succès ses championnats d'automne. L'assistance était peu nombreuse, vu l'heure matinale des épreuves.

Au programme : courses de vitesse et de fond à bicyclette. Pour l'aviron, épreuves entre sculls et doubles-sculls.

Les régates surtout ont été très disputées. Le jury était composé des notabilités du Rowing-Club Lausanne : MM. Jordan, Blanc, Giroud, Kaiser.



Rikly.
L'épreuve des scullers qui revient à l'Américain Rikly.

UN CHEVAL SUSPECTÉ D'AVOIR ÉTÉ « DOPÉ »

Béliané, le cheval suspecté d'avoir été dopé dans le prix de l'Élevage.

En vertu de l'article 44 *bis* du Code, les commissaires de la Société des Steeple-Chases de France ont commis le vétérinaire Garcin, auquel s'adjoindront plusieurs de ses collègues d'Alfort, afin d'examiner le cheval Beliané, à M. Aubry, qui s'est présenté dans le Grand Prix de l'Elevage. Béliané est suspecté d'avoir été « dopé » en vue de cette importante épreuve. Le cheval, placé sous séquestre, va être l objet d'un minutieux examen Cette grave mesure a, naturellement, causé une grosse émotion parmi les habitués d Auteuil. (Voir l'article dans ce numéro page 1024).

RÉSULTATS TECHNIQUES DE LA SEMAINE

AUTOMOBILE

Lundi 27 novembre.

Coupe des voiturettes : L'équipe de Dion-Bouton (Cormier, Bardin, Lionel de Dion), gagne la Coupe de Régularité. Le classement individuel est réservé :

Kilomètre en palier : 1. de Dion (Lionel de Dion), 1 m. 40 s.; 2. Lacoste-Battmann (Gachet), 1 m. 42 s. 3/5; 3. Vulpès (Barriaux), 1 m. 42 s. 4/5; 4. de Dion (Cormier), 1 m. 43 s 4/5; 5. de Dion (Bardin). 1 m. 48 s. 1/5; 6. Lacoste-Battmann (Thomas), 1 m. 56 s. 4/5; 7. Lacoste-Battmann (Rochay), 2 m. 2 s.; 8. Grégoire (Tavenaux), 2 m. 2 s.; 9. Grégoire (Renoncé), 2 m. 23 s. 1/5.

Kilomètre en côte : 1. Vulpès (Barriaux), 4 m. 5 s. 2/5; 2. de Dion (Lionel de Dion), 4 m. 14 s. 1/5; 3. Lacoste-Battmann (Gachet). 4 m. 29 s. 1/5; 4. de Dion (Cormier), 4 m. 36 s.; 5. Lacoste-Battmann (Thomas), 5 m. 3 s. 2/5; 6. de Dion (Cormier), 5 m. 5 s.; 7. Lacoste-Battmann (Rochay), 5 m. 17 s. 3/5; 8. Gregoire (Tavenaux), 6 m. 25 s. 4/5; 9. Grégoire (Renoncé), 7 m. 36 s. 2/5.

500 mètres. — Départ et arrivée arrêtés : 1. Lacoste-Battmann (Gachet), 57 s. 3/5; 2. de Dion (Bardin), 1 m. 3 s.; 3. Grégoire (Tavenaux), 1. m 4 s.; 4. de Dion (Cormier). 1 m. 5 s.; 5. de Dion (Lionel de Dion), 1 m. 6 s. 1/5; 6. Lacoste-Battmann (Thomas), 1 m. 9 s. 3/5; 7. Lacoste-Battmann (Rochet), 1 m. 12 s. 3/5; 8. Grégoire (Renoncé), 1 m. 14 s. 4/5; 9. Vulpes (Barriaux), 1 m. 30 s.

COURSE A PIED

Dimanche 3 décembre.

Gentilly. — Ragueneau bat le Record Français de l'heure, 18 kil. 067 m. : (ancien record : H. Prévôt, 17 kil. 930). Dans la demi-heure 9 kil. 206.

CYCLISME

Dimanche 3 décembre.

Vélodrome d'Hiver. — 50 kilomètres avec entraîneurs : 1. Robl, en 36 m. 38 s. 4/5; 2. Contenet, à 12 tours 1/2.

Championnat d'Hiver. — (disputé en poule): Premiers matches : Schilling bat Heller; Otto-Meyer bat Dupré; Van den Born bat Thuau; Bader bat Jacquelin; Poulain bat Gardellin; Friol bat Shilling; Heller bat Jacquelin; Van den Born bat Gardellin; Friol bat Thuau; Poulain bat Dupré; Otto-Meyer bat Bader.

FOOTBALL ASSOCIATION

Dimanche 3 décembre.

Championnat de Paris. — Union Sportive Parisienne fait match nul avec Association Sportive Française, 1 à 1; Gallia Club bat C. A. de Paris, 3 à 1; United S. C. bat Red Star Club, 3 à 1; Club Français bat Club Athletique Français 4 à 1; Standard A. C. bat S. A. Montrouge, 8 à 0.

FOOTBALL RUGBY

Samedi 2 décembre.

Londres. — Nouvelle-Zélande bat Angleterre, 15 points à 0.

Dimanche 3 décembre.

Polo Club. — Racing Club de France bat Football Club de Lyon, 15 points à 0.

HIPPISME

Lundi 27 novembre.

Enghien. — *Prix Nestor* (Steeple, handicap, 10.000 fr.) : 1. Magnus (Burgoyne), à M. Gaston Dreyfus; 2. La Mazure (P. Pantall); 3. Marco II (Driscoll).

Jeudi 30 novembre.

Auteuil. — *Prix Duquesne* (Steeple handicap, 10.000 fr.) : 1. Grutli (H. Mitchell), au comte G. de Cherisey; 2. Charlotte II (M. Adèle); 3. Vaillant III (Callot).

Vendredi 1er décembre.

Saint-Ouen. — *Prix du Mont-Cenis* (Steeple handicap), Lancier III (M. Adèle), à M. G. W. Lawrance; 2. Illuminé (A. Johnson); 3. Beaurepaire (Defeyer). — *Prix du Saint-Bernard* (Steeple) : 1. Gradignan (Wilson), au prince P. d'Arenberg; 2. Ether II (Hollobonne); 3. Grozav (V. Chapmann).

Dimanche 3 décembre.

Auteuil — *Prix de la Haye-Jousselin* (Steeple, 40.000 fr.) 1. Dandolo (Burgoyne), à M. E. Fischhof; 2. Frisquet (Driscoll); 3. Sergent-Fourrier (G. Brown). — *Prix Maubourguet* (Steeple, 10.000 fr.) : 1. Issoudun (M. Adèle), au baron Finot; 2. Salomon (F. Bates); 3. Cinéas (Brooks).

LES SPORTS A REIMS

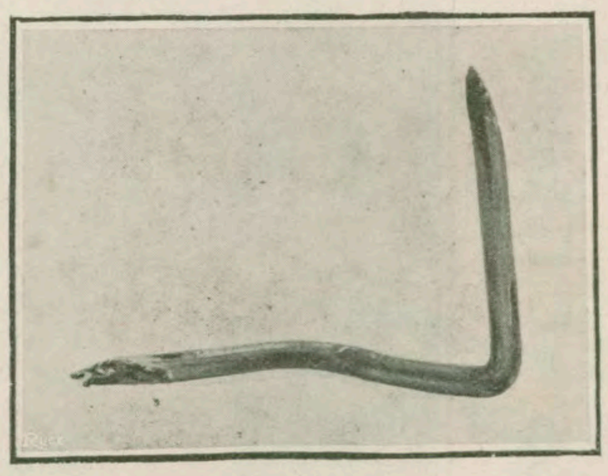
Le cross-country organisé par le Stade Rémois.

Cross country. Malgré le mauvais temps, le cross-country organisé par le Stade Rémois a obtenu un grand succès, et comme on le voit sur notre photo, de nombreux coureurs avaient répondu à l'appel du starter. Liévin, du S. R., remporta la victoire, accomplissant les 5 R. du parcours en 23 m. 2/5.

Football. Sur le terrain du Stade Rémois avait lieu le match que tous les sportsmen rémois attendaient avec impatience. Les deux équipes premières du Stade et du Racing se rencontraient en un match comptant pour le Championnat de Champagne. Les deux clubs étaient à égalité à la mi-temps (1 à 1), mais finalement, le Stade l'emporte par 3 buts à 1.

L'équipe de football du Stade Rémois.

LES CLOUS SUR LE PARCOURS de la COUPE DES VOITURETTES



Spécimen d'un des clous semés sur le parcours de la Coupe des voiturettes.

Sur l'initiative du marquis de Dion, il a été décidé hier qu'une prime de 3.500 francs serait donnée à la personne qui fournirait les moyens de connaître le fameux semeur de clous dont eurent à souffrir les concurrents de la Coupe des Voiturettes.

En outre, comme il paraît évident que les clous, de forme spéciale, ont été fabriqués dans un but bien déterminé, le marquis de Dion réserve dans ses usines un emploi à l'ouvrier qui reconnaîtrait avoir reçu l'ordre de les fabriquer, sans préjudice de la somme de 3.500 francs.

Jusqu'au Bout et son jockey W. Lomas.
Jusqu'au Bout, qui dans le Prix La Haye-Jousselin, tenait tête au vainqueur Dandolo, a roulé au bull finch, s'est brisé la colonne vertébrale, et a écrasé son malheureux jockey, W. Lomas.

Le vainqueur du Prix La Haye-Jousselin (Steeple-ch., 5.500 m., 40.000 fr.).
Dandolo, hongre, par Yellow et La Dame Blanche. Eleveur, comte de Juigné ; propriétaire, M. E. Fishoff ; entraîneur, Davis ; jockey, Burgoyne.

A AUTEUIL

Le prix La Haye Jousselin — La victoire d'un hongre — La chute de Jusqu'au Bout — La mort d'un jockey

Aussi bien en steeple qu'en course de haies, les chevaux hongres ne devraient pas être admis aux épreuves dont les allocations dépassent dix mille francs. En effet Dandolo — dont je ne nie nullement la qualité — gagna dimanche le Prix La Haye Jousselin, qui est de 40.000 francs. Dandolo finira sa carrière dans les prix à réclamer ou attelé au cab de son propriétaire : est-ce là le but des courses? Non, cent fois non. Les courses — il est bon de le rappeler de temps à autre — sont un mode de sélection pour les reproducteurs. Que des propriétaires fassent castrer leurs chevaux pour telle ou telle raison, je n'y vois aucun inconvénient, mais quand je vois un hongre gagner une épreuve importante, je me demande toujours pourquoi les Sociétés de courses ne réforment pas les conditions des grandes épreuves. Le propriétaire d'un hongre de grande qualité sera certainement navré si l'on n'admet son cheval que dans des épreuves secondaires ; mais s'il a véritablement la passion du sport, il fera contre fortune bon cœur et réformera son hongre pour acheter des entiers et le nombre des étalons s'augmentera. Ne chicanons pas la victoire de Dandolo, elle fut facile ; mais j'aurais préféré voir Frisquet passer le poteau, Frisquet est un entier, son propriétaire commence un stud, et les propriétaires éleveurs sont ceux qui doivent être encouragés.

Il y a peu à dire sur le Prix La Haye Jousselin, disputé par cinq chevaux hongres, deux femelles et deux mâles, qui fut attristé par un bien pénible accident : Au saut du bull-finch, Jusqu'au Bout s'est tué net et, roulant sur sor jockey, causait la mort du malheureux garçon. Le petit W. Lomas était pour ainsi dire au début de sa carrière ; longtemps garçon d'écurie, il commençait à monter en public — à 24 ans, âge auquel beaucoup de jockeys ont déjà acquis fortune et gloire. Depuis — l'an dernier il était attaché à l'écurie Davis pour laquelle il avait remporté sa première victoire à Lyon avec Laisser Courre. Il s'entendait très bien avec Jusqu'au Bout qu'il venait de faire triompher trois fois de suite, et au moment de l'accident, le cheval de M. de Salverte était le seul à tenir tête à Dandolo.

Jusqu'au Bout par Gournay et Forse avait montré une certaine qualité en plat, il remporta notamment le Prix Reluisant, le Prix Frontin et le Prix Fitz Roya. Sur les obstacles, il s'était classé parmi les bons chevaux de la spécialité.

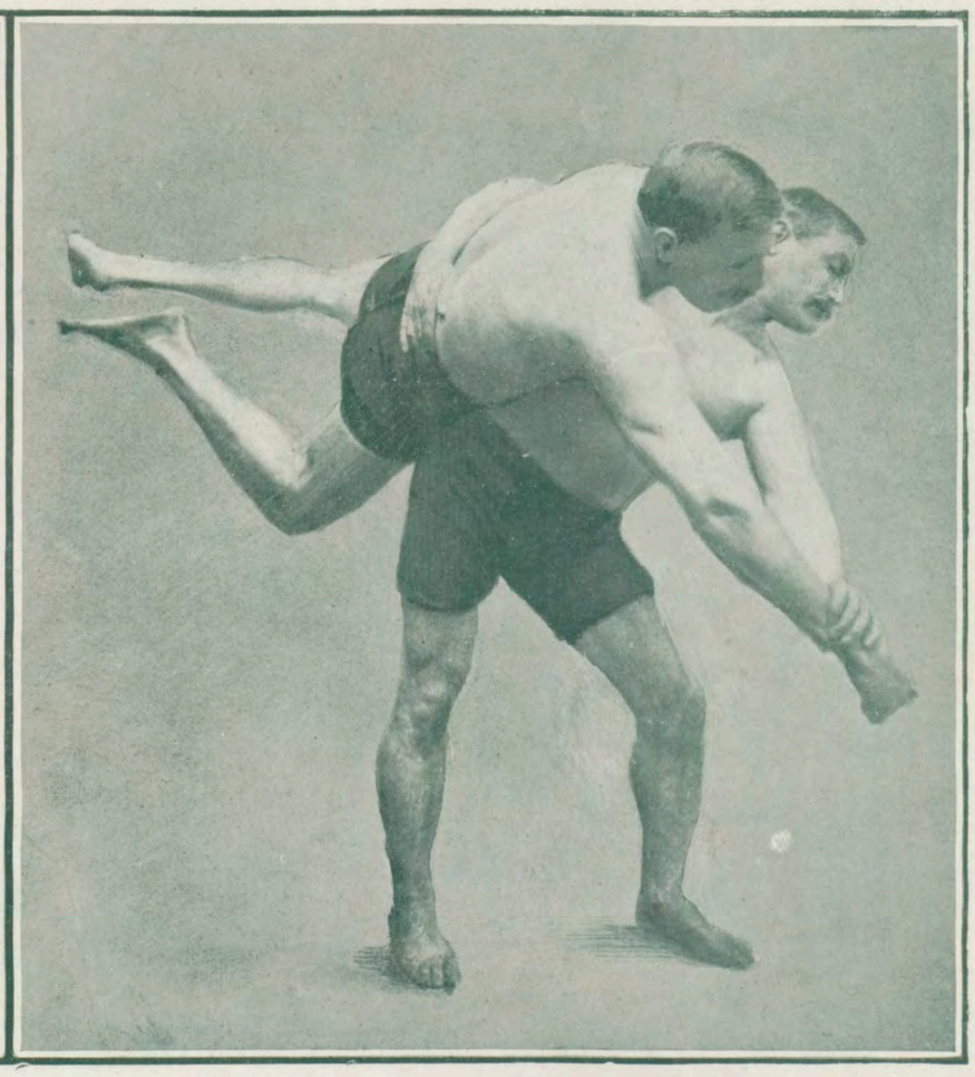
On assure les chevaux et pas les hommes! Quelle anomalie. W. Lomas a ses parents à Newmarket, ils ne roulent pas sur l'or ; si les sociétés voulaient assurer elles-mêmes les jockeys en prélevant une certaine somme sur le prix de la licence et ajoutant le surplus que demanderaient les compagnies d'assurances avec les « impayés » du mutuel, à la mort du jockey sa famille pourrait toucher 20 ou 25.000 francs. Il me semble que la loi sur les accidents devrait être applicable aux jockeys, ce ne serait que justice.

Paul Mégnin.

Fishoff — Davis
Les triomphateurs du Prix La Haye Jousselin.
M. E. Fishoff et son entraîneur Davis.

Comment on travaille un bras en France

Premier temps dans le tour de bras roulé.



Prise de bras pour le tour de hanche en ceinture.

Nous venons de vivre une période de jiu-jitsu à outrance, art éminemment japonais, que la préfecture de police a même trouvé un peu trop japonais pour nos mœurs, habituées à des manifestations sportives moins radicalement concluantes.

Il nous a semblé intéressant de mettre ici, face à face, les deux manières de travailler un bras, la française et la japonaise. Le contraste n'est-il pas curieux ?

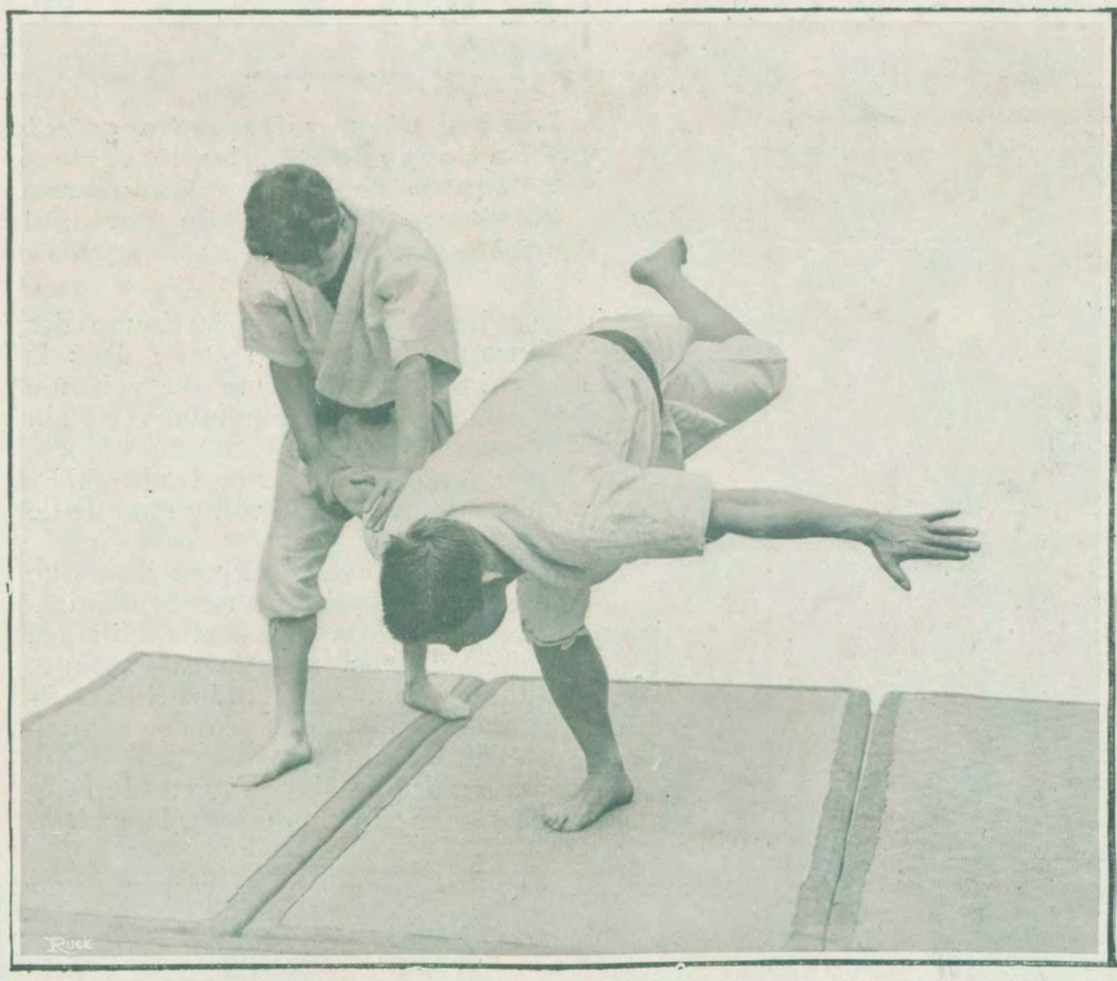
Deux des plus fins lutteurs de l'école française, Gambier et Fenelon — les deux artistes les plus adroits peut-être de la pléïade des lutteurs français — ont aidé à cette démonstration qui nous permet de comparer.

Le jiu-jitsuan s'assure une prise de bras de telle façon que s'il poussait à fond son attaque, le bras ou l'épaule casserait. C'est à l'homme qui s'est laissé saisir de demander grâce quand il sent que les choses vont mal tourner pour lui. La lutte française interdit formellement des prises de cette nature, par exemple, le fameux « bras à l'américaine » qui a une parenté directe avec le jiu-jitsu. Il convient de dire que le tombé n'est pas le même dans les deux écoles. Ici les moyens varient avec le résultat que l'on cherche à atteindre. En France, un bras roulé qui ne présente pas de danger, peut amener un homme sur les deux épaules. C'est un coup qui n'a aucune signification en jiu-jitsu.

Une clé destinée a immobiliser un bras.
Cette prise ne met pas l'épaule en danger, et cependant atteint son but qui est de paralyser l'adversaire.

Autre prise de bras.
Il en est de même de cette prise, qui a pour but de parer une attaque lorsqu'on est dessous. Elle est efficace et nullement dangereuse pour le bras.

Comment on travaille un bras au Japon



Prise de bras qui permet de déboîter le coude et de briser l'épaule.
Se rapproche du coup interdit en lutte française : « Le bras à l'américaine ».

Double prise à la manche et au collet, pour jeter l'adversaire à terre.
On remarquera qu'une certaine similitude rapproche cette attaque du tour de bras à la rolée de l'école française.

En réalité, il semble qu'on se soit appliqué à mal présenter — le plus mal possible — le jiu-jitsu à nos Parisiens.

Lorsque l'on a dit que le jiu-jitsu permettait à un homme de petite force d'avoir raison d'un adversaire qui lui est considérablement supérieur, on a mal posé le principe.

Il en est de même dans les matches-démonstration qui ont été organisés dans divers établissements parisiens.

Deux hommes se trouvaient aux prises : l'un, le jiu-jitsuan, avait le droit de tout faire, l'autre avait tout juste celui de se laisser massacrer.

Parce qu'enfin nous nous trouvons en présence du dilemme suivant :

1° Ou il s'agit d'un sport, et les deux adversaires doivent disposer des mêmes moyens d'action pour triompher;

2° Ou il s'agit d'un combat, et celui des deux hommes qui se défend contre le jiu-jitsuan a le droit de se servir, pour anéantir son adversaire, des moyens que la nature lui a donnés : les pieds et les poings.

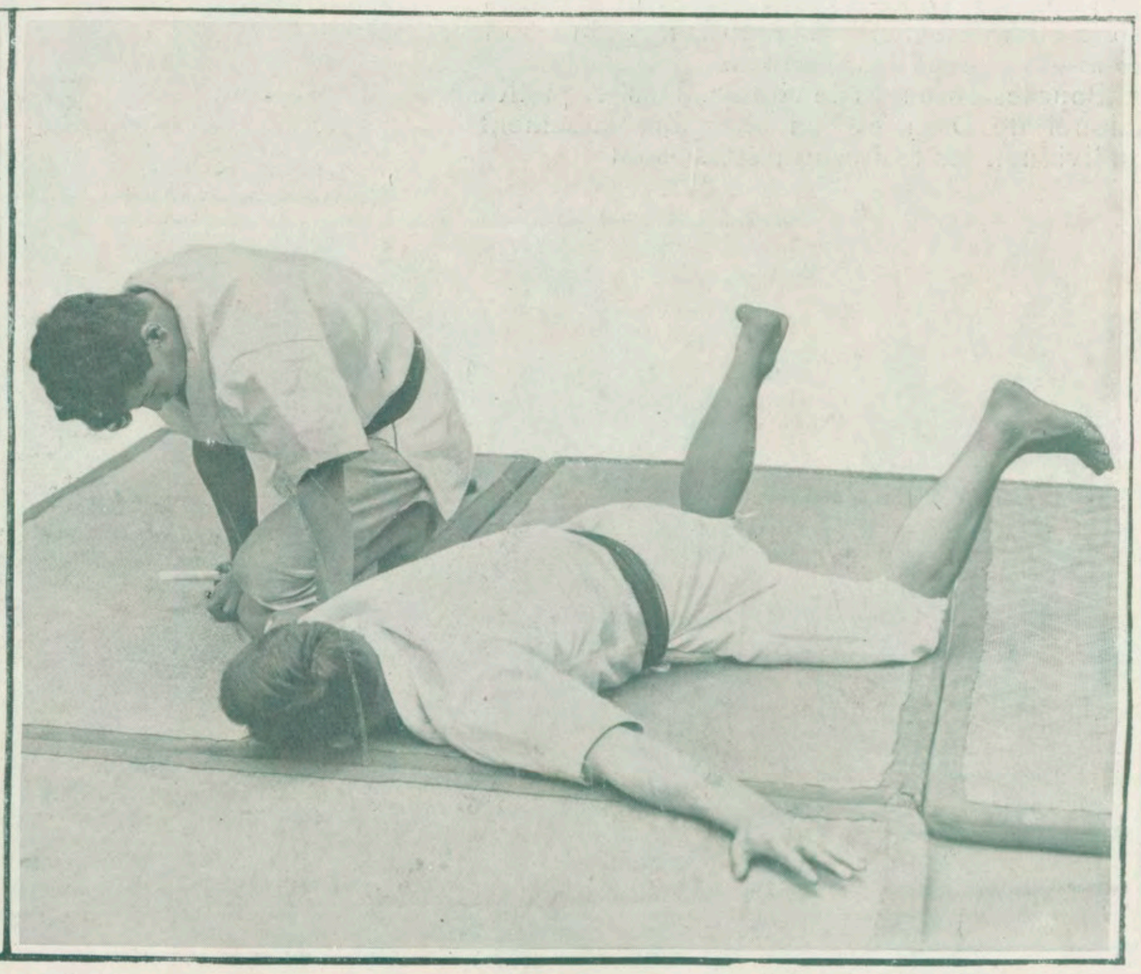
Ceci n'est point pour condamner le jiu-jitsu. Non. Nous aurons peut-être, et très prochainement, l'occasion de mettre en relief les curieuses ressources qu'il offre.

Pour aujourd'hui, nous nous contenterons — à titre de pure curiosité documentaire — à renvoyer nos lecteurs à un article de *la Vie au Grand Air*, publié il y a plus d'un an et intitulé le « Catéchisme des mauvais coups ».

Ils y trouveront quelques manœuvres de la famille de celles qui ont partie du jiu-jitsu. Elles sont simplement de nationalité française, et qui plus est, elles ont vu le jour dans les bas quartiers de Paris.

FIORAVANTI.

Autre prise pour la torsion de bras.
L'homme étant à terre, il s'agit, par une tirade, de lui faire prendre la position face au sol (position de la figure suivante).



Une variété de " l'arm lock " à terre.
Le genou étant appuyé sur le bras, presque à la hauteur du coude, replier l'avant-bras dans le sens contraire.

LA COUPE DES VOITURETTES

Les premières voitures françaises ø La Coupe de Régularité revient à l'équipe de Dion ø Endurance et vitesse ø Le roi de Portugal achète une *de Dion* ø ø ø ø ø

Lionel de Dion, premier de l'équipe, sur voiturette *de Dion-Bouton*, munie de pneus *Dunlop*.

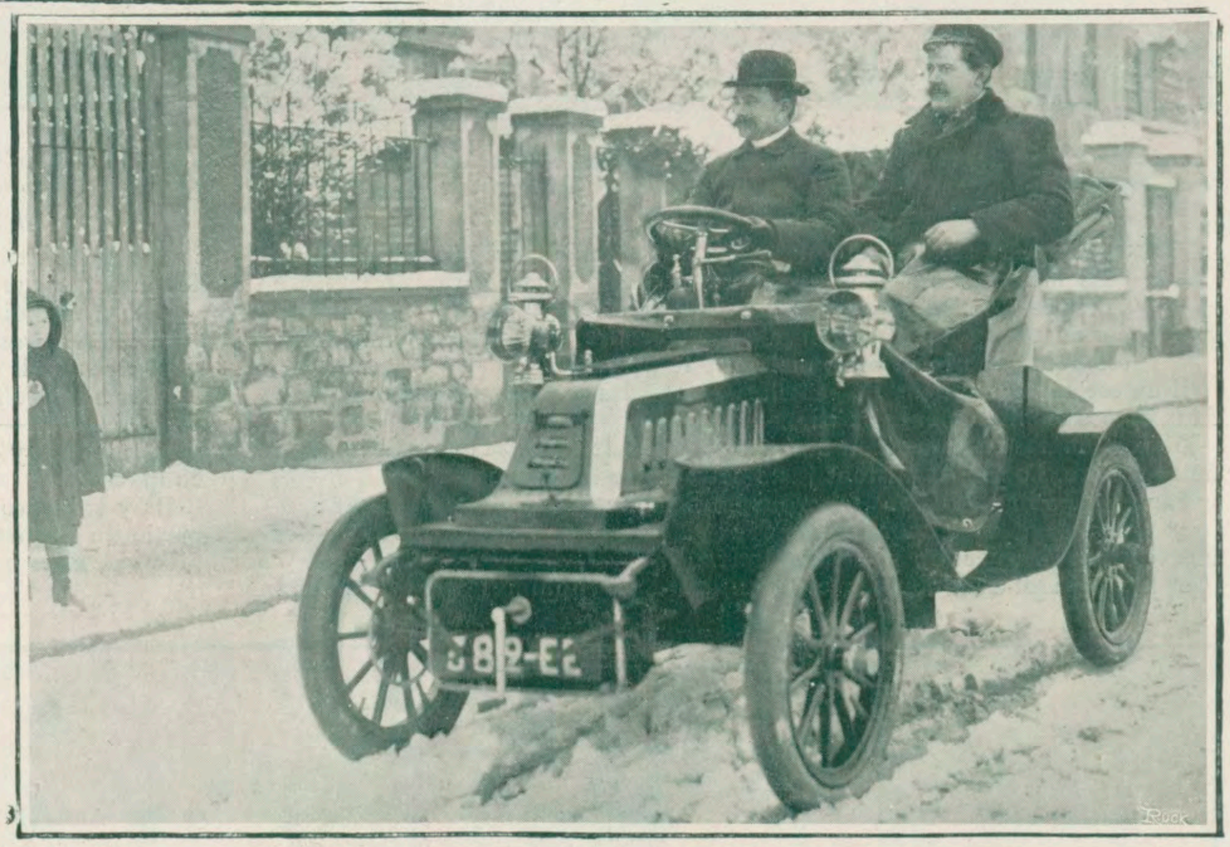
S'IL est bien évident que la Coupe des Voiturettes marque une étape dans la réalisation du problème du véhicule économique, il est non moins certain que les premiers efforts dans ce sens ont été tentés il y a longtemps déjà et les premiers résultats obtenus par la puissante marque de Dion-Bouton.

N'est-ce pas, en effet, à cette maison que l'on doit les premières voiturettes construites en grandes séries ? N'est-ce pas elle qui lança sur le marché, en 1900, un type si connu et déjà si pratique. alors que l'industrie américaine, le modèle qu'on nous propose aujourd'hui, cherchait encore sa voie.

Il était donc à prévoir qu'ayant derrière elle plusieurs années d'expérience, la maison de Dion-Bouton se classerait en tête dans la dure épreuve qui s'est disputée dernièrement. Dans la Coupe des Voiturettes, en effet, les trois voitures engagées ont marché d'une façon merveilleuse, qui leur a assuré la Coupe de Régularité.

L'une d'elles aurait pris, à coup sûr, la première place du classement individuel, si la malchance n'avait voulu que, d'une part, Cormier ne fût une des victimes des clous les plus atteintes et que, d'autre part, Bardin et Lionel de Dion ne fissent une erreur dans l'établissement de leur tableau de marche. Ce sont là les seules causes des pénalisations encourues pendant l'épreuve d'endurance par l'équipe de Dion-Bouton; on voit qu'elles sont complètement indépendantes du bon fonctionnement des voitures.

Pour les épreuves de vitesse, dans lesquelles Lionel de Dion est en tête du classement individuel, les trois voiturettes sont



Cormier, sur voiturette *de Dion-Bouton*, munie de pneus *Dunlop*.

Bardin, sur voiturette *de Dion-Bouton*, munie de pneus *Dunlop*.

dans les cinq premières. Ce résultat vient confirmer celui de la première partie du concours ; après avoir surmonté toutes les difficultés de la route, bravé les intempéries et marché malgré la neige, la pluie et la boue, sans que leur régularité eût de défaillance, le merveilleux état de leur mécanisme était nettement démontre par cette performance finale.

Ajoutons que quelques jours plus tard, le 29 novembre, Son Altesse Don Carlos, roi de Portugal, visitait l'usine de Puteaux; piloté par M. le marquis de Dion, il parcourut successivement l'atelier des poids lourds, l'immense galerie des tours, l'atelier d'expériences, la salle d'essais des moteurs, l'atelier de montage des voitures, les laboratoires et les nombreux services. Avant de quitter l'usine, il achetait pour son fils une 8-chevaux à deux places.

M. B.

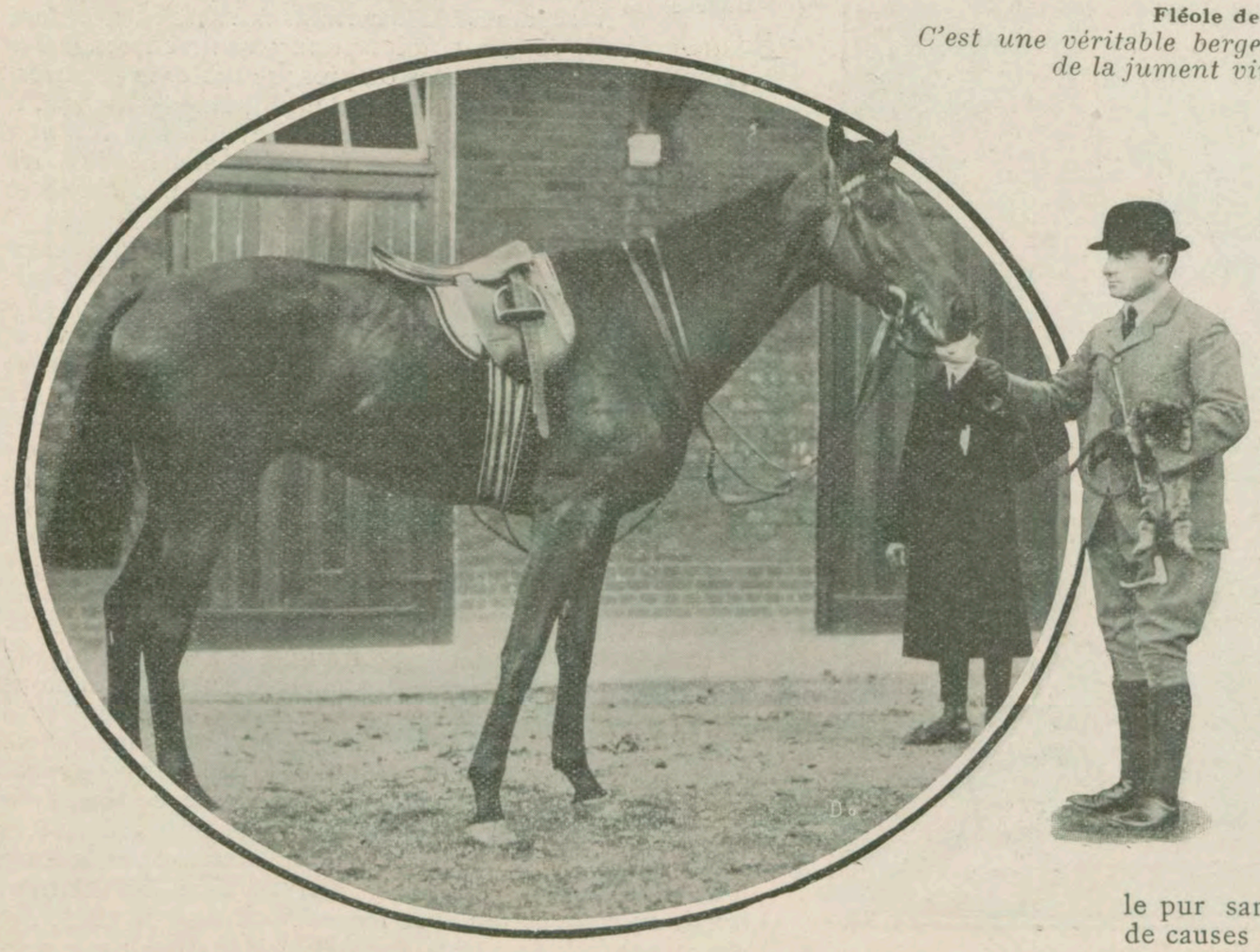
La Sociabilité chez les Chevaux de Courses

La Sociabilité est une faculté qui existe à l'état latent chez le cheval

DANS un remarquable article sur l' « Aide mutuelle parmi les animaux », paru dans le *Nineteenth Century* en 1900, le prince Kropotkine a établi que la « sociabilité est une loi aussi naturelle que la lutte ». Et si, chez les animaux, ce sentiment ne paraît pas aussi développé, ce n'est pas manque d'aptitude, mais faute d'occasion et du besoin de le faire. A l'état plus ou moins latent existent en germe chez les animaux, à côté de leurs propriétés caractéristiques dans les dessous de leur nature active, des facultés qui, pour apparaître, n'attendent que la sollicitation et la faveur du milieu propice : pareilles à ces semences extraites des hypogées égyptiennes, dont la vitalité entière, après des milliers d'années, fait sa preuve quand elles sont mises en situation de germer. Ainsi, dans l'espèce chevaline, en particulier, une virtualité d'aptitudes sans emploi, au cours des conditions ordinaires, se rencontre et constitue comme une réserve d'adaptation à des circonstances éventuelles.

L'état de domesticité fait naître et multiplier les occasions, si rares, dans l'état de nature, où le fond latent de la sociabilité chevaline aussi par certains faits peut trouver à se développer.

Fléole des Prés et ses commensaux.
C'est une véritable bergerie que l'écurie de Fléole des Prés ; auprès de la jument vivent deux moutons et une chèvre.



Le Chat de Saint-Amant.
Le chat est un hôte habituel de l'écurie ; il s'y est habitué à la société du cheval en venant chercher les souris parmi la paille.

Sous l'influence de circonstances particulières, on voit se développer une sociabilité dont on ne soupçonnait pas l'existence ; c'est comme une réserve qui entre en scène, donne et vous convainc que si le cheval n'est pas en général sociable il n'est nullement dérivé de ce qu'il faudrait pour le devenir, le cas échéant, et surtout l'homme le voulant.

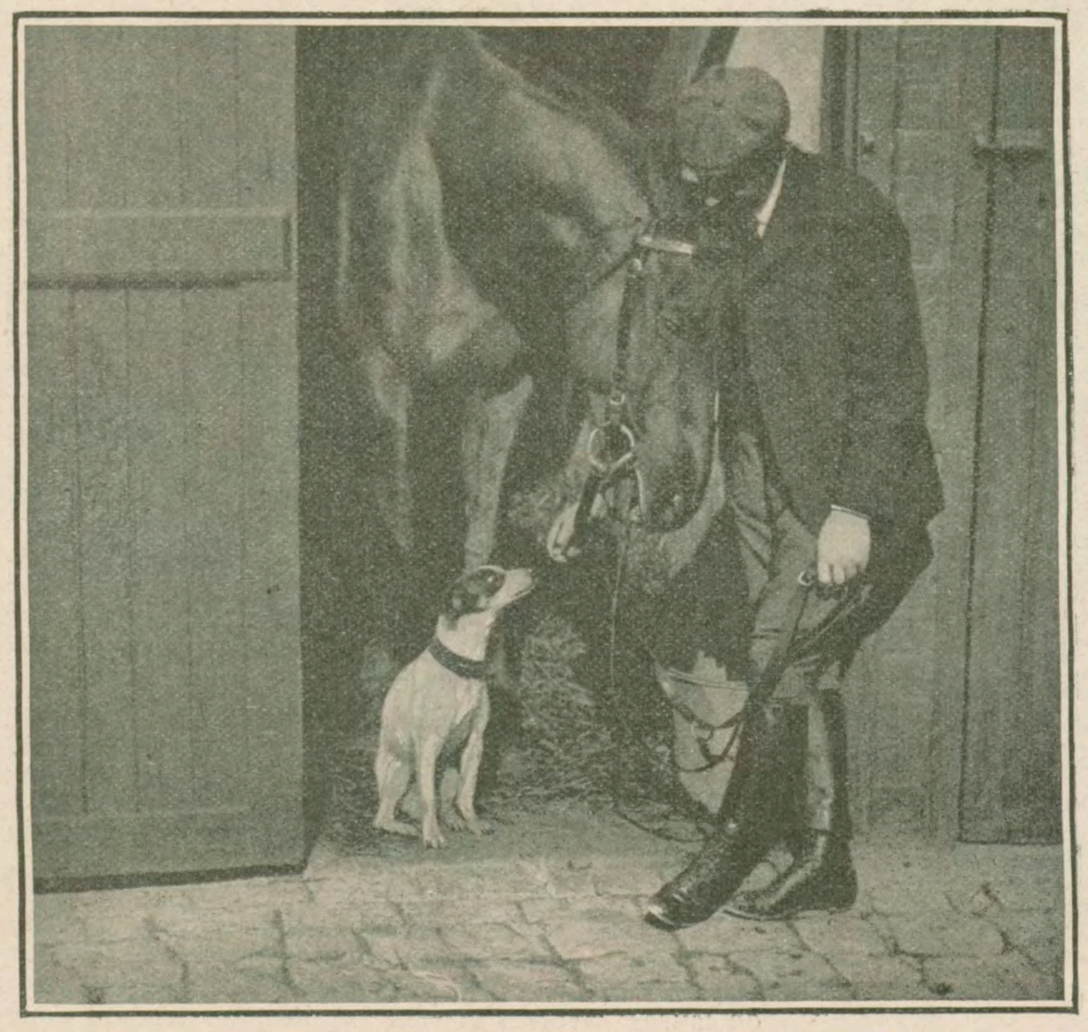
Il arrive parfois que des individus, sans parenté naturelle, et sans autre rapport que celui du lien spécifique, qui en liberté se seraient ignorés, évités les uns les autres, peut-être combattus, habitent ensemble dans la paix d'une même demeure.

Comment se développe la Sociabilité La sociabilité est surtout développée chez les animaux supérieurs. chez les commensaux habituels de l'homme, principalement chez le chien, mais elle existe aussi, et à un assez fort degré, chez les animaux dont le système nerveux est « tendu », chez le pur sang, dans l'espèce chevaline. Cela provient de causes diverses et très explicables ; mais il nous a paru intéressant de noter ces « relations affectueuses » établies entre des chevaux et des animaux d'espèce toute différente.

Je suis loin de nier l'intelligence des animaux, et en particulier des chevaux, cependant il me semble que la plupart des « relations affectueuses » qui se créent ou se sont créées entre certains chevaux et des chiens, des chats ou des chèvres ont eu et auront un « intérêt ».

Buffon, dans son *Histoire naturelle*, a dit que « les chats n'avaient que l'apparence de l'attachement ». C'est peut-être une exagération du naturaliste en manchettes, en tous les cas cette généralité souffre, certainement des exceptions. Parmi nos chevaux de courses fameux deux d'entre eux The Bandt et Fronton ont eu pour compagnons de boxes des chats. Cette affection d'un cheval pour un chat peut paraître bizarre; elle s'explique aussi bien de la part du chat que de la part du cheval. Nos pur sang sont des animaux délicats, soignés et dorlottés, et qui vivent seuls — du moins dans la plupart des écuries — enfermés dans les boxes, sauf lorsqu'ils sont à l'entraînement ou au champ de courses. Ils s'ennuient de n'avoir aucun commerce avec leurs semblables, et ils sont tout heureux et tout aises de rencontrer un compagnon. A mon avis il serait préférable que les boxes communiquassent entre eux ou du moins que l'on pût voir de l'un dans l'autre, les chevaux aimant la société; mais la tradition veut que le pur sang vive en prison entre quatre murs et ne sorte que pour apprendre à gagner ou gagner son avoine.

Campeador et son compagnon,
Le pur sang, quelquefois irritable, supporte patiemment les mille agaceries du chat; Campeador subissait parfaitement sur son dos la présence de son ami qui y faisait de longs sommes.



Le fox terrier de Brancomir.
Il n'est pas d'écurie qui ne possède son fox; de compagnon du lad, il est vite devenu l'ami intime du cheval.

Affections intéressées

Quant au chat, devenu l'ami du cheval, son inséparable dans certains cas, s'il s'est aventuré dans un box, ce n'est point pour y venir chercher des caresses, mais dans toutes ou presque toutes les écuries, partout où il y a à grapiller quelques graines d'avoine, il y a des souris, et la première visite du chat fut non point pour le cheval, mais pour les souris. Messire chat a distrait l'emmuré et, le temps aidant, cheval et chat sont devenus une paire d'amis.

J'en dirai autant du chien, du fox terrier, par essence chien d'écurie, c'est que le fox est, autant que le chat, l'ennemi des souris.

D'autres chevaux prennent en affection des chèvres, qui sont pour eux une distraction, d'autres des chevaux; comme on rencontre à l'état sauvage des animaux de même espèce vivant en communauté.

Certaines affections mutuelles chez les animaux sont plus bizarres; ceux qui ont assisté à l'arrivée des concurrents du fameux raid hipique Bordeaux-Paris, qu'organisa l'an dernier *la Vie au Grand Air* avec *la France de Bordeaux*, ont pu voir le cheval d'un des concurrents faire son entrée triomphale à Versailles avec sur le dos, son habituel compagnon d'écurie, un renard!

Peut-être bien aussi — pourquoi pas? — les animaux ont pour se comprendre un langage spécial, qui nous échappe. Du reste, il est un fait que connaissent tous ceux qui observent les bêtes, c'est que les bêtes, chiens, chevaux, chats, voire les animaux sauvages domestiqués, saisissent quelque chose de ce qui se dit autour d'eux. Pourquoi alors refuserions-nous aux bêtes un langage, puisque, par l'intimité des rapports entre l'homme et les bêtes, celui-là arrive à faire parfaitement saisir au compagnon avec lequel il vit dans la fraternité d'un grand aîné pour le dernier né de la famille le sens exact de son discours.

Paul Mégnin.

NOUVELLE-ZÉLANDE CONTRE ANGLETERRE

LA PARTIE ENTRE LES ÉQUIPES DE NOUVELLE-ZÉLANDE ET D'ANGLETERRE.

Plus de 100.000 spectateurs se pressaient au Crystal Palace pour assister, samedi dernier, à la rencontre tant attendue, entre les teams de la Nouvelle-Zélande et d'Angleterre. Jamais, si ce n'est aux matchs finaux du championnat d'Anociation, on n'avait vu pareille affluence. Les Zélandais ont triomphé des Anglais par le même nombre de points que des Irlandais, soit 15 points à rien, les Zélandais ayant marqué cette fois cinq essais. Les Ecossais s'étaient mieux défendus: ils n'avaient été battus que de 12 points à 7.

LA RENTRÉE DE L'ÉQUIPE ANGLAISE.

Les Anglais ont fait de leur mieux, mais ils n'ont pu empêcher les Zélandais de percer cinq fois de suite leurs lignes arrières. Les Néo-Zélandais, qui jouaient hier leur vingt-quatrième match dans les îles Britanniques, ont donc remporté leur vingt-quatrième victoire consécutive, marquant au total 719 points contre 22 à leurs adversaires.

LA COUPE DE FRANCE

L'histoire du grand trophée nautique français — Les origines de la Coupe — Comment elle se court — Ses aventures — Les convoitises dont elle est l'objet

Il y a quelques jours, une nouvelle sensationnelle se répandit dans Paris : un « défi » venait d'être lancé par l'Allemagne pour la conquête de la Coupe de France, propriété de notre Yacht-Club ! C'en était assez pour faire couler des flots d'encre... et il en a coulé.

Il appartient essentiellement à la *Vie au Grand Air* de préciser la question et de mettre, par des données rigoureuses, ses lecteurs au courant de ce gros événement sportif.

Qu'est-ce que la Coupe de France ?

En 1890, un groupe de yachtsmen se fonda, ému par le succès qu'obtenait la célèbre épreuve de la Coupe de l'*America*. Ces sportsmen pensèrent très justement que, si l'on dotait notre yachting national d'une coupe challenge importante, on susciterait des défis, des défenses et des enthousiasmes analogues à ceux que suscita, à chaque régate nouvelle, la célèbre Coupe de l'*America*, que, depuis 1851, les Anglais cherchent en vain à arracher aux Américains. Ce groupe de yachtsmen s'intitula « Comité du Yacht français », décida la création de la « Coupe de France », et la coupe, un splendide objet d'art en argent massif, objet d'art comme seuls au monde les orfèvres parisiens savent en produire, fut ciselée : la générosité du regretté Arthur de Rothschild, le propriétaire de l'*Eros*, fit face à toutes les dépenses.

Le règlement portait que cette coupe pourrait être « challengée » par un club étranger, mettant en ligne un champion de vingt tonneaux. Le « défender » français aurait le même tonnage. La coupe, appartenant au Yacht-Club de France, resterait entre les mains du vainqueur jusqu'à ce qu'un nouveau match vînt la lui enlever.

La première épreuve eut lieu en 1891, les concurrents étaient Français : elle avait pour but de désigner le « défender » éventuel au cas où un défi serait porté par un club étranger. Aucun défi ne fut porté jusqu'en 1896.

A cette époque, le Royal Thames Yacht Club annonça qu'il courrait le trophée français ; mais le défi officiel n'étant pas arrivé dans les délais réglementaires, le match fut remis à l'année suivante, et ce fut en 1897 que, sous les couleurs du Royal Temple Yacht-Club, fut courue, pour la première fois, la Coupe de France, entre le cotre anglais *Gloria* et le cotre français *Esterel* : les Anglais triomphèrent et la Coupe nous fut ravie.

En 1899, le comte Boni de Castellane fit les frais de construction d'un concurrent ; ce fut l'*Anna* qui s'efforça de reconquérir la Coupe. Celle-ci, défendue par le *Laurea*, au célèbre yachtsman anglais, M. Hore, resta de l'autre côté de la Manche, après une nouvelle victoire du champion britannique.

Alors, le duc Decazes, que l'on trouve toujours au premier rang quand il s'agit de défendre sur mer les couleurs nationales, fit construire un challenge, le *Quand-Même*. Mais des discussions subtiles survinrent alors entre le Yacht Club de France et le Royal Temple Yacht Club, défendeur du trophée qu'il avait par deux fois conquis. Un champion anglais, *Magdalen*, fut présenté ; mais, quand on procéda au jaugeage officiel de ce dernier, on constata qu'il jaugeait plus de 20 tonneaux, et, dans ces conditions, le champion français ne pouvait pas courir. Le R. T. Y. C. répondit alors qu'il renonçait à la Coupe et qu'il la renvoyait en France, ce qu'il fit, en effet.

On décida alors que la Coupe se courrait, non plus entre des yachts de 20 tonneaux, mais entre des bateaux de 10 tonneaux seulement et, en 1902, le Regio Yacht Club Italiano porta un défi au Y. C. F. Le défi fut relevé, le match eut lieu à Marseille, au mois de mai.

Le challenger était l'*Artica*, à S. A. R. le duc des Abruzzes, et le défender était *Suzette*, à M. Douault, membre du Conseil du Y. C. F. *Artica* triompha et la Coupe de France passa en Italie.

En 1903, la France chercha à reconquérir son trophée nautique et *Suzette* courut de nouveau, victorieusement, cette fois, contre le *Nada*, à M. le chevalier Florio : la Coupe restait au Yacht Club de France.

Le Duc Decazes.

Les Italiens, avec une belle persévérance sportive, défièrent à nouveau leurs collègues français ; le défi fut accepté, et de nouveau, le *Saint-Honorat*, au duc Decazes, battant le *Sally*, au chevalier Coltelletti, conserva au Yacht Club de France la Coupe tant convoitée.

Le défi du Kaiserlicher Yacht-Club de Kiel.

Les choses en étaient là quand, le mardi 21 novembre 1905, à la séance du Conseil du Y. C. F., le vice-amiral Humann, président, donne lecture d'une lettre du Club Impérial de Kiel, dont S. M. l'empereur Guillaume est président, lettre qui portait un défi au Y. C. F., en vue de disputer, à Trouville, en 1906, la Coupe de France que nous avions reconquise.

Le défi fut aussitôt relevé. Le Y. C. F., de par ses règlements, ne donne pas lui-même de régates ; mais un groupe de membres du Cercle de la Ville de Paris, dont M. Pottier est l'actif président, a immédiatement décidé de faire construire un defender.

Et voilà, exactement, où nous en sommes.

Maintenant, qui sera à bord du « challenger » allemand ? Son propriétaire, M. Simon, est seul en ligne, mais, au dernier moment, y aura-t-il, à bord du cotre portant le pavillon germanique, quelque « yachtsman de distinction » ?

Mystère ! En attendant, entraînons-nous et travaillons ferme. C'est un combat naval pacifique que nous allons livrer et le pavillon français est entre bonnes mains.

Le défi qui vient de nous être lancé est significatif ; il marque en quelque sorte une étape dans les progrès de la marine allemande ; étape, il faut le dire, depuis longtemps attendue par nos voisins d'Outre-Rhin ; nous aurons assez clairement indiqué ce qu'elle est pour eux lorsque nous aurons rappelé que l'Allemagne, par la mise en chantier de nombreux bâtiments, est en train de nous ravir la seconde place parmi les marines de guerre du monde entier. Elle vient nous rappeler à cette heure la devise bismarckienne inscrite à l'Exposition de 1900 à l'entrée du pavillon de la marine de commerce allemande : « Unsere Zukunft liegt auf dem Wasser ! » (Notre avenir est sur l'eau !)

A. Berget.

L'ART DE FAIRE DE LA ROUTE A BICYCLETTE

Il existe une bonne et une mauvaise façon de comprendre et de pratiquer la bicyclette ⁂ Presque tous les jeunes gens qui viennent à la bicyclette s'imaginent que le seul but est d'aller vite et surtout d'en avoir l'air ⁂ Le vrai cycliste est celui qui possède à fond l'art de faire de la route.

De nombreux lecteurs se sont adressés à la *Vie au Grand Air* pour nous demander quelle était la meilleure position à bicyclette. Nous avons même fait une enquête par notre questionnaire, à ce sujet, et nous avons reçu beaucoup de lettres que nous insérerons dans un prochain numéro. L'article suivant est une réponse aux questions que l'on nous a posées. Je ne puis m'empêcher de songer que si une graude partie des adeptes de la « petite reine » voulaient seulement tenter un essai loyal de ce que je persiste à considérer comme la méthode logique et rationnelle de l'art de pédaler, leur goût pour un exercice qui les séduit déjà, tel qu'ils le pratiquent, s'accroîtrait encore. Et puis, ils amèneraient à la bicyclette un nombre considérable de profanes dont beaucoup, après avoir essayé, n'ont pu s'enthousiasmer pour un sport dont des professeurs maladroits ou ignorants leur ont, d'ailleurs sans le vouloir, fait ressortir tous les mauvais côtés. Allez donc, surtout lorsque vous avez dépassé l'âge où l'on forme les acrobates, éprouver l'envie d'imiter le *scorcher* qui, avec une agilité de quadrumane, grimpe sur une bicyclette dont le guidon vient à hauteur des pédales et dont le pignon fait, sous le rapport de la dimension, une concurrence sérieuse aux roues. Inutile d'ajouter que la machine est dépourvue de toutes les parties qui peuvent l'alourdir : sein, sacoche, garde-boue, pneus démontables, etc. Dans l'esprit de son propriétaire, ce sont là des accessoires parfaitement inutiles ou bons, tout au plus, pour des cyclistes valétudinaires.

Et voilà justement la ligne de démarcation qui sépare, je ne dirai pas le bon et le mauvais cycliste, car la seconde expression dépasserait ma pensée, mais celui qui comprend bien l'art de se servir d'une bicyclette et celui qui le pratique mal. J'entends bien que c'est la manie d'imiter les coureurs qui nous vaut un contingent si élevé dans la deuxième catégorie. De très bonne foi, presque tous les jeunes gens qui viennent à la bicyclette s'imaginent que son seul but et sa seule utilité, c'est d'aller vite. Et comme, dans bien des cas, ils s'en trouvent empêchés par l'insuffisance de moyens physiques, la fiche de consolation toute indiquée consiste à « avoir l'air » de quelqu'un qui va vite. De là, le nombre si grand de cyclistes du type « scorcher », pour employer une expression anglaise que le terme un peu méprisant de « pédard » ne traduit qu'imparfaitement. Le scorcher existe chez nous comme chez nos voisins, je dirai même beaucoup plus, car il constitue en Angleterre une exception

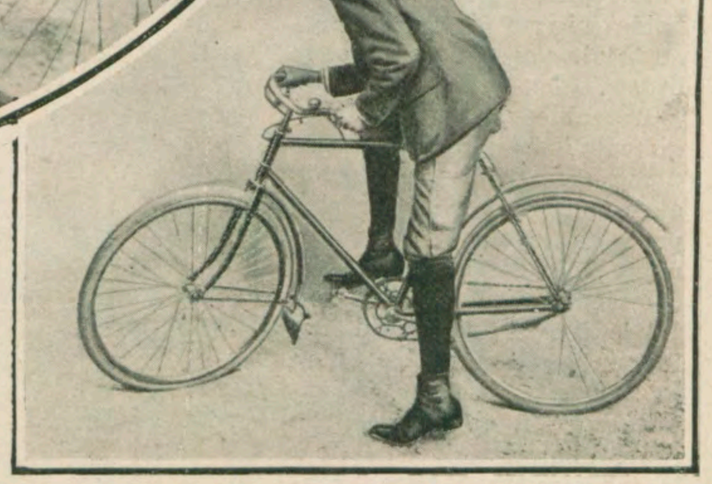
Examinez plutôt, si vous voulez vous en rendre compte, ces caravanes de touristes qui, au moment des fêtes ou des grandes vacances, sillonnent les routes normandes ou bretonnes pour aboutir presque infailliblement à la classique visite de la capitale.

Ils ont tous la vraie bicyclette de route, pouvrue de tout ce qu'il faut, deux freins plutôt qu'un, garde-boue confortables, gros pneus facilement démontables, petit développement de façon à ne pas peiner dans les montées ou contre le vent, et guidon suffisamment relevé pour ne pas être contraint à adopter la position aussi inesthétique que désagréable du sprinter partant pour un « deux cents mètres » en 12 secondes.

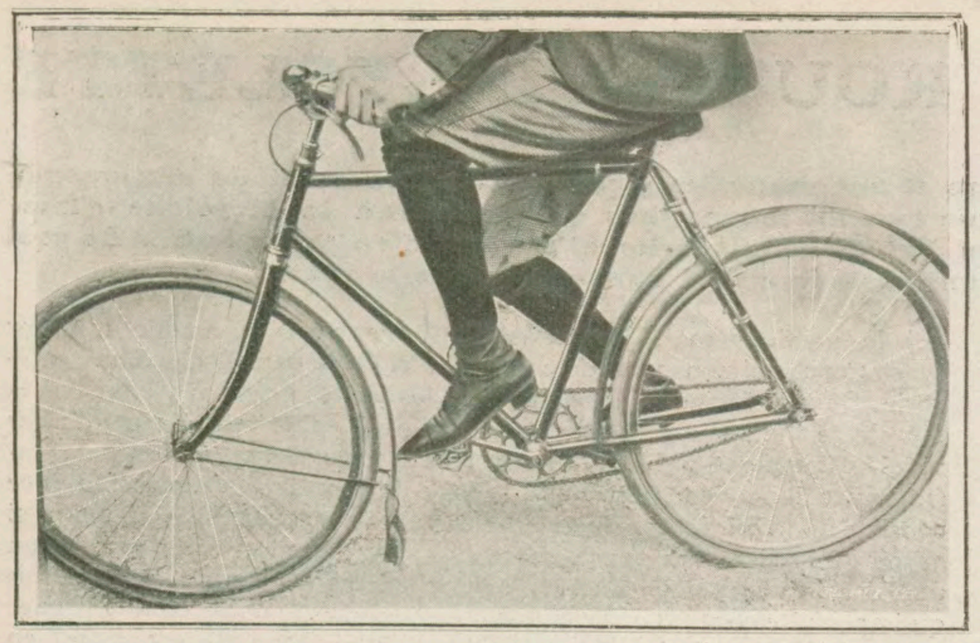
Evidemment, les scorchers qui, comme c'est assez leur habitude, viendront sur la route défier ces inoffensifs touristes en un match dont la prochaine borne kilométrique constitue le poteau d'arrivée, ne trouveront pas chez eux grande résistance et pourront se payer le luxe facile de les lâcher au train sans ombre de lutte. Seulement, il y a bien des chances pour que le touriste les dépasse à son tour quelques kilomètres plus loin, arrêtés sur le bord de la route ou attablés devant la boutique d'un

Inconvénients d'une position défectueuse.
Deux heures de cet exercice et l'on a les reins brisés.

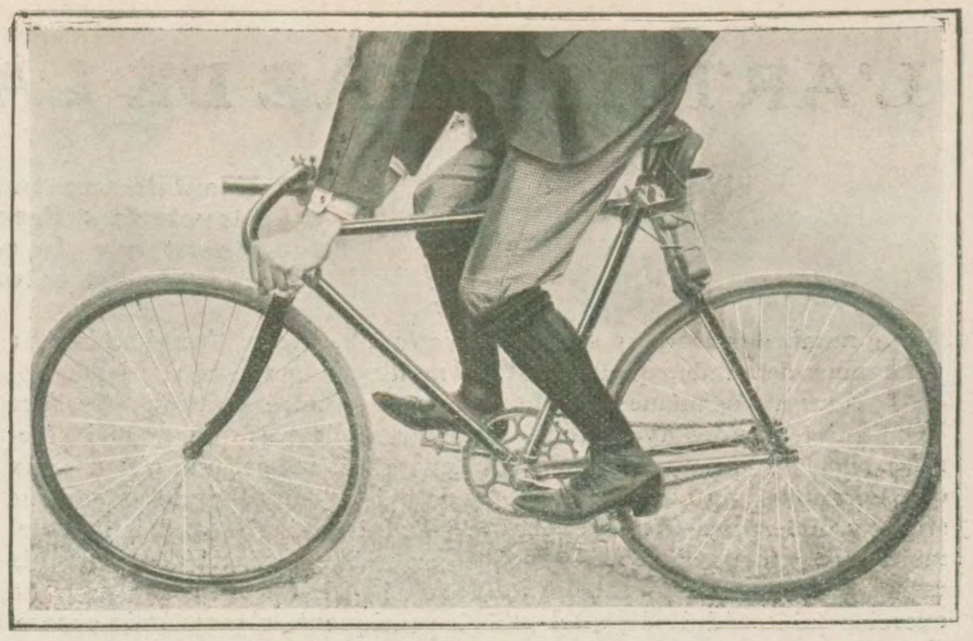
La bonne façon de monter.
Il n'a plus qu'à enjamber légèrement et à se mettre en selle.



La mauvaise façon de monter.
Dans une position mal commode, le cycliste fait de vains efforts pour mettre sa machine en mouvement.



La bonne manière de pédaler.
L'extrémité du pied sur la pédale. La seule méthode pour bien marcher, l'« ankle play » le jeu de la cheville.



La mauvaise manière de pédaler.
On fournit mal son effort ainsi, quand c'est le talon qui repose sur la pédale.

accueillant mastroquet. D'ailleurs, si même il n'en était pas ainsi, — car il existe des scorchers parfaitement capables d'accomplir sur la route de véritables records — l'opinion du cycliste sage n'en serait point modifiée. Il sait que tandis que lui s'est promené à l'allure du monsieur qui goûte le plaisir de déambuler par la campagne, son malavisé collègue a peiné toute la journée, le nez sur le guidon, suant, soufflant, pour parvenir à l'étape, longtemps avant l'autre, c'est vrai, mais aussi fourbu qu'un cheval qu'on a poussé sans relâche. Encore sont-ce là petits inconvénients, en comparaison de tous ceux que les incidents de route créent au scorcher. Si quelque averse vient à l'improviste, l'absence du garde-boue protecteur le mettra rapidement hors d'état de se présenter au gîte dans une tenue correcte ; si un malencontreux silex perfore un des « tubes » de piste qui ornent ses roues, à lui la douce perspective de s'en aller à pied jusqu'à la prochaine ville ; enfin, circonstance plus grave, la moindre descente devient, grâce à son mépris complet du frein sauveur, un dangereux casse-cou. Tout cela pour réaliser une économie de poids qui peut bien se chiffrer, au total, par quatre ou cinq livres .

Le malheur, c'est justement qu'on puisse arriver à l'évaluer d'une façon précise, et fournir ainsi un argument que la plupart des cyclistes d'un âge non encore rassis considèrent comme irrésistible. Au contraire, il est impossible d'évaluer en livres, pas plus qu'en mètres, le plaisir supplémentaire que donne une journée de route à bicyclette accomplie à la manière du « Père Tranquille », si ridicule aux yeux du scorcher impénitent dont j'ai plus haut essayé une description.

Le bon routier.
Droit sur sa bicyclette, qui a plutôt deux freins qu'un, et un petit développement.

Le mauvais routier.
Son guidon est bas, sa machine n'a ni frein, ni garde-boue, et un pignon énorme.

Il va sans dire qu'on exagère d'ailleurs, parfois, dans l'autre sens. A preuve ces cyclistes que vous apercevrez le matin, dans les allées du Bois, pédalant avec la raideur de pantins, le cou engoncé dans un faux-col qui leur vient aux oreilles et les mains juchées au sommet d'un guidon si élevé qu'on croirait de loin apercevoir un gymnaste accroché à une barre fixe. Mais, comme dans toute chose, il existe un juste milieu.

Le vrai cycliste est celui qui possède à fond l'art de faire de la route pour le plaisir intense et tout spécial qu'on éprouve à faire de la route, et non pour « épater » une galerie que la bicyclette, devenue instrument banal à la portée de tous, n'intéresse plus depuis longtemps..... sauf pour elle-même.

Mais elle l'intéresserait encore beaucoup plus, si on lui apprenait à s'en servir d'une façon logique, normale et rationnelle. Le malheur, c'est que l'apprentissage de la bicyclette est si facile, si à la portée de tout le monde, que n'importe qui peut s'en improviser le professeur. En sorte que nous n'avons jamais l'occasion de voir « l'art de cycler » enseigné par des gens capables d'apprendre au néophyte autre chose qu'à se tenir en équilibre sur les deux roues et à pousser tant bien que mal — et plutôt mal que bien — sur les pédales, le tout sans aucun souci de « la manière ». C'est grand dommage, car ici comme en toutes choses, je le répète, il y a la bonne et la mauvaise.

Et tant de gens s'obstinent à employer la mauvaise, faute de connaître la bonne, que j'en viens à exprimer le regret que personne n'ait songé à former de véritables professeurs de bicyclette, comme il en existe pour tous les autres sports.

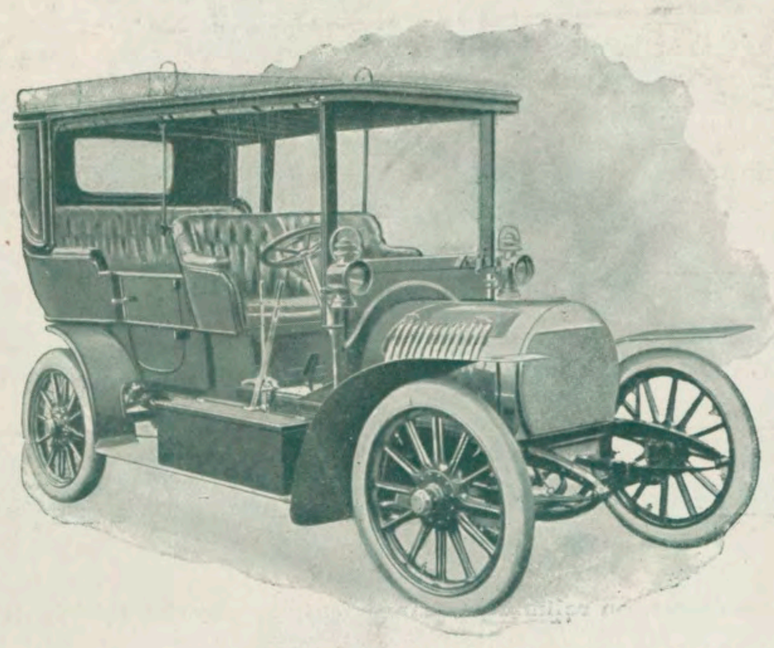
VICTOR BREYER.

LA NOUVELLE "HOTCHKISS"

La Société " Hotchkiss " a organisé, entre ses dessinateurs, un concours pour la description de sa nouvelle voiture 35 chevaux. Nous donnons à nos lecteurs la primeur de la copie classée première dans ce concours

C'est à la fin de l'année, quand le Salon de l'Automobile, toujours plus resplendissant, ouvre ses portes à un public curieux et enthousiaste, que les regards de tous, experts ou profanes, professionnels ou amateurs, se tournent vers les quelques grandes marques qui synthétisent la production automobile française, et par conséquent donnent le ton à la fabrication mondiale.

Parmi ces grands premiers rôles de l'industrie automobile, il est une marque qui, du premier jour, a attiré l'attention des connaisseurs, puis en peu de temps s'est fait apprécier de tous, et enfin s'est imposée et brille maintenant au tout premier rang : nous voulons parler de la Hotchkiss, dont chaque création marque une étape vers l'absolue perfection qui, dit-on, n'est pas de ce monde.



La nouvelle voiture Hotchkiss 35 HP (Carrosserie de demi-limousine).

Non pas qu'elle inonde tapageusement le marché d'un stock colossal de voitures construites à la grosse, et qui ne visent qu'à faire nombre; non plus qu'elle prétende révolutionner l'industrie automobile chaque fois qu'elle donne le jour à un type nouveau; mais par l'élégance de sa construction, par le fini de sa fabrication, par ce chic spécial et bien caractéristique qui en fait un chef-d'œuvre de sculpture sur métal, où l'on trouve un souci du détail poussé jusqu'à la minutie, elle a su donner à ses produits cette allure qui fait qu'au repos ou sur la route, au garage ou dans les rues de Paris, le clubman comme l'apprenti s'arrête et dit : « Tiens! une Hotchkiss. »

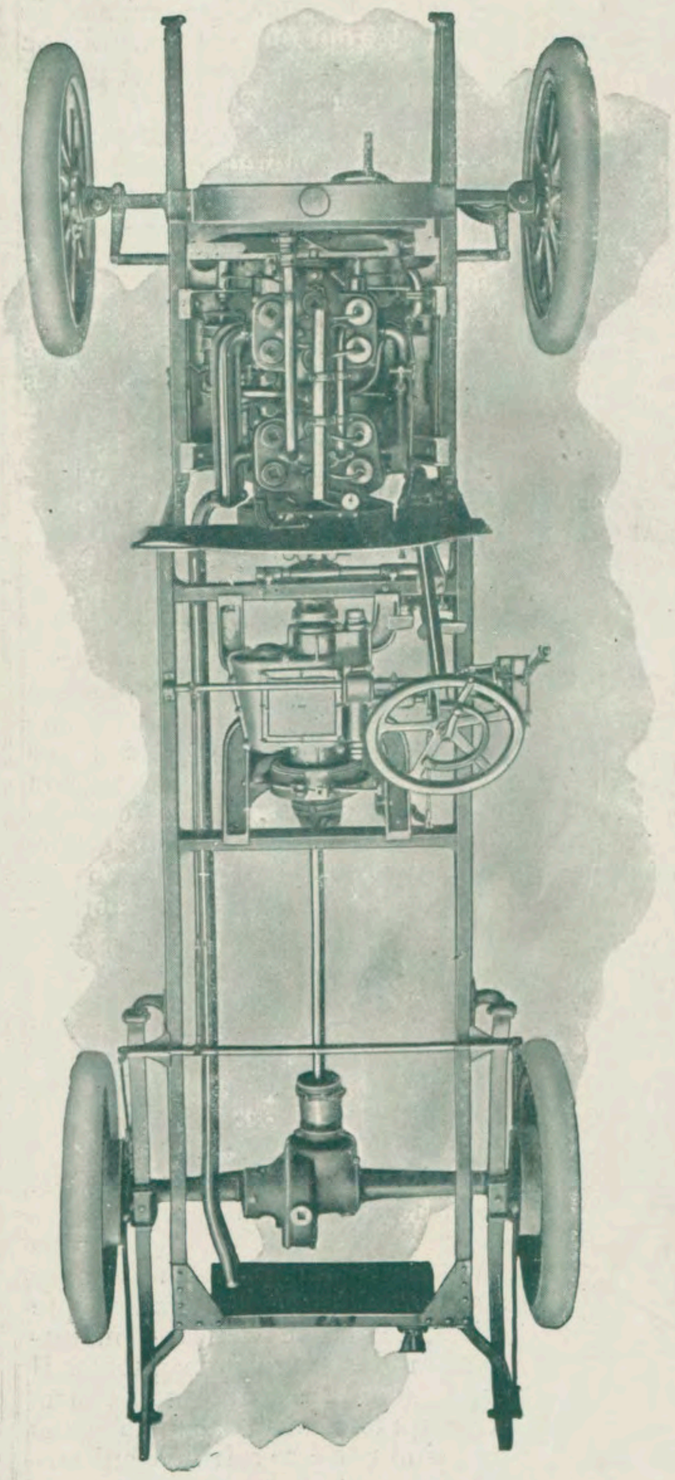
Examinons donc le châssis que la grande marque dyonisienne expose cette année au Grand Palais. Un caractère apparaît immédiatement : le châssis, toujours en tôle d'acier-nickel emboutie, n'est plus droit, comme les années précédentes; il est relevé à l'arrière au-dessus de l'essieu, de façon à abaisser vers le sol l'ensemble moteur, en augmentant ainsi la stabilité; du même coup le châssis, cambré comme les reins d'un animal de race, acquiert un aspect remarquable de légèreté et de souplesse. Il est suspendu — que dis-je! suspendu — il est mollement bercé sur quatre ressorts longs et souples qui assurent l'assiette confortable du véhicule et de ses voyageurs sur les routes les plus cahoteuses.

Ce châssis, soigneusement renforcé afin d'offrir une plus grande résistance aux charges et aux vitesses toujours croissantes demandées par la clientèle, porte à l'avant un moteur de 35 chevaux, à soupapes commandées, du type devenu maintenant classique. Tout dans ce moteur a été combiné en vue de l'accessibilité et du démontage rapide des organes : les soupapes et leurs ressorts, le carburateur, la pompe, la magnéto, le ventilateur, peuvent être démontés, examinés et replacés en quelques instants. L'arbre vilebrequin est monté sur cinq paliers à billes, suivant l'excellente coutume innovée, il y a trois ans, par la Société Hotchkiss.

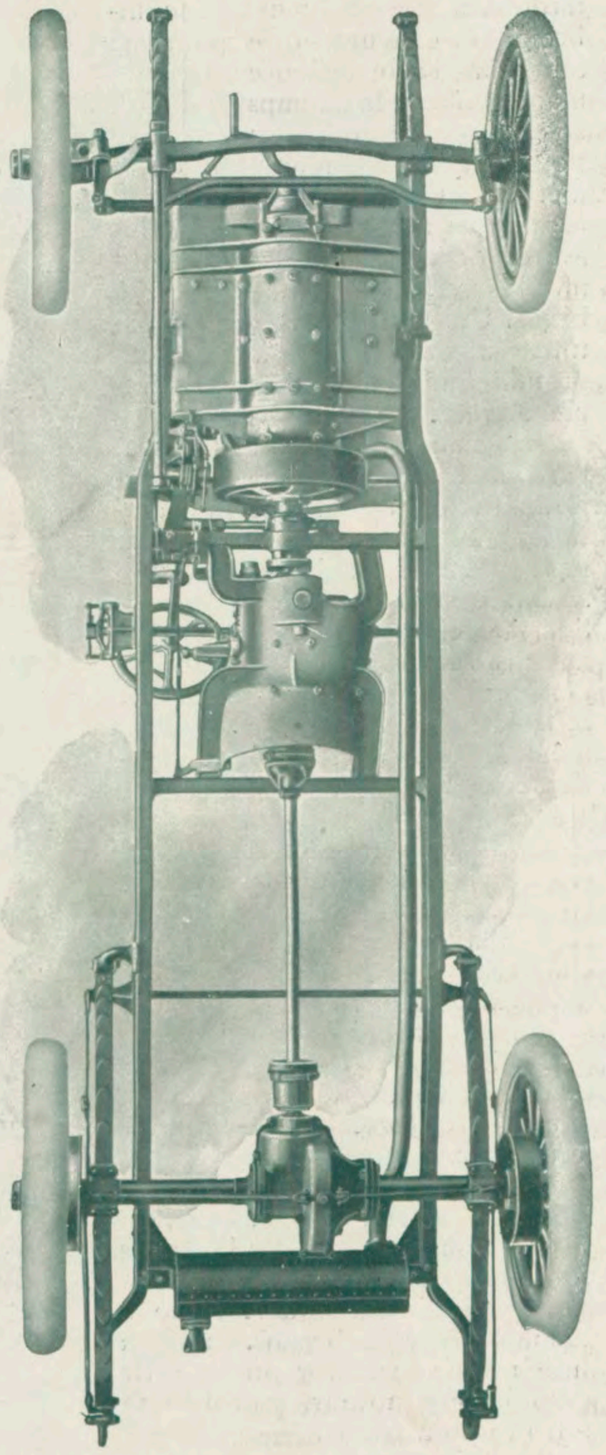
L'allumage se fait par bougies, alimentées par une magnéto à haute tension, assurant un allumage parfait et indéréglable à toutes les allures; le point d'allumage peut être varié à volonté, au moyen d'une manette placée sur le volant de direction.

Le carburateur garantit une carburation constante et économique à tous les régimes, par un mécanisme extrêmement simple et robuste; une manette également montée sur le volant de direction permet de régler la quantité de gaz aspirée par le moteur et de faire varier l'allure de 200 à 1.500 tours. L'air introduit au carburateur est réchauffé par son passage sur le tuyau d'échappement.

Le refroidissement est assuré par une pompe centrifuge à grand débit et un radiateur nid d'abeilles d'une surface considérable; un ventilateur



Châssis 35 HP Hotchkiss (Vu de dessus).



Châssis 35 HP Hotchkiss (Vu de dessous).

active le passage de l'air aux allures lentes de la voiture. Ainsi équipée, la Hotchkiss 1906 ne craint ni les côtes les plus rudes, ni les pays les plus montagneux.

Immédiatement après le moteur et faisant corps avec lui, se trouve l'appareil d'embrayage, par friction d'un cône garni de cuir dans le volant du moteur; il est facilement accessible et de réglage rapide, encore que ce réglage ne doive être que bien rarement nécessaire.

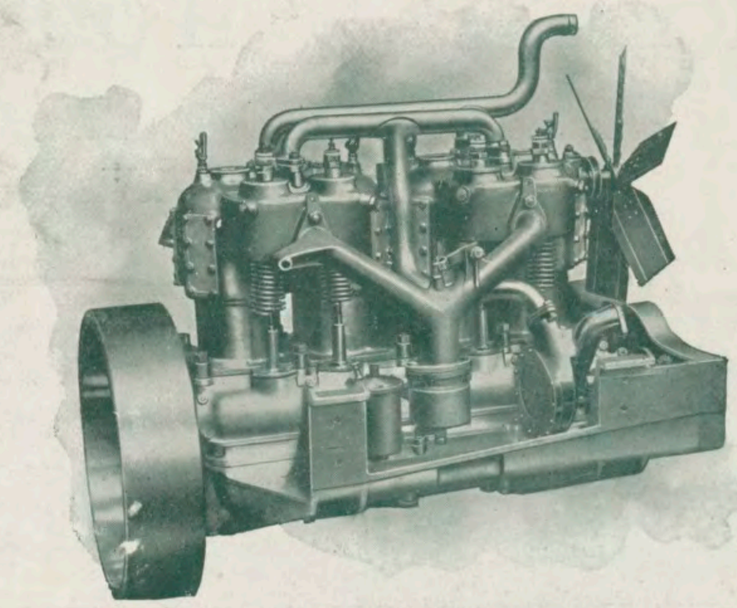
Il est relié au changement de vitesse par un point flexible qui permet au châssis de subir toutes les flexions et toutes les dénivellations temporaires dues aux chocs de la route, sans produire aucun forcement sur l'arbre de transmission.

Le changement de vitesse comporte deux trains balladeurs pour 4 vitesses et la marche arrière, la 4e vitesse étant en prise directe, selon le dispositif bien connu de la maison Hotchkiss. L'adoption de 2 trains balladeurs, tout en permettant une extrême facilité dans les changements de vitesse, a permis de réduire au plus haut point la longueur du mécanisme, et par suite, d'avoir le maximum de robustesse sous le minimum de poids et d'encombrement ; en outre, on a pu ainsi allonger l'arbre de cardan de manière à avoir une transmission aussi souple et régulière que possible, sans augmenter outre mesure l'empattement de la voiture. Il va sans dire que tous les arbres de la boîte de vitesse sont montés sur des roulements à billes. Un verrou commandé par une pédale s'oppose à tout engrènement intempestif de la marche arrière.

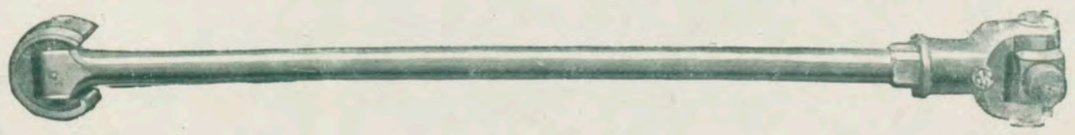
Du changement de vitesse, l'arbre de cardan que nous venons de citer transmet la puissance à l'essieu moteur, par pignon d'angle, suivant le dispositif adopté dès le début par la Société Hotchkiss, et dont trois années d'usage ont démontré l'excellence. Là aussi tous les arbres, et les roues motrices elles-mêmes, sont montées sur des paliers à billes.

La conduite de la voiture est assurée par une direction, irréversible à vis sans fin dont l'inclinaison a été judicieusement établie afin de la mettre bien en main ; le châssis est rétréci à l'avant de façon à permettre un grand braquage des roues directrices, et par suite des virages de faible rayon. Le volant de direction, de grand diamètre, porte, comme nous l'avons vu, les manettes qui servent à régler l'admission du mélange gazeux au moteur, et son allumage. Au pied de la colonne de direction se trouvent les 3 pédales classiques, l'une à gauche pour débrayer, une au milieu pour accélérer ou ralentir à volonté le moteur, la troisième à droite pour freins.

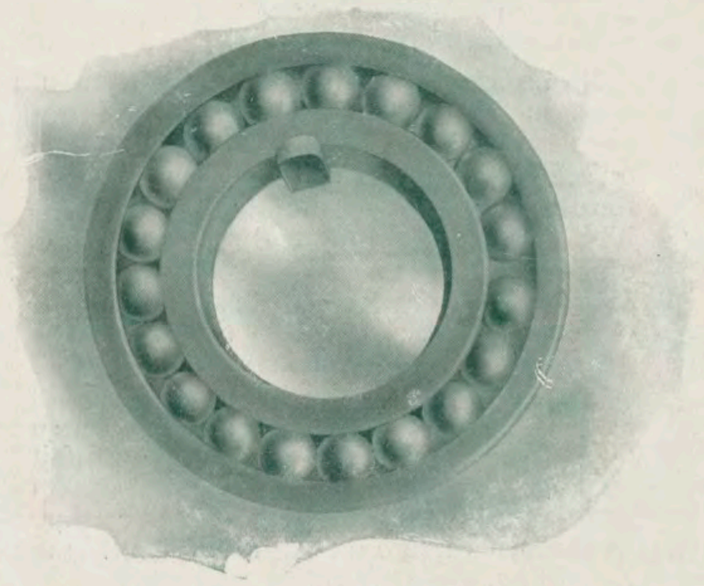
Les freins, puissants comme il convient pour arrêter une voiture capable de couvrir le kilomètre en 40 secondes, sont au nombre de trois. L'un, commandé par la pédale que nous venons de voir, agit par une poulie de fort diamètre et de grande largeur, placée sur l'arbre de cardan à sa sortie du changement de vitesse; il suffit à lui seul à arrêter la voiture. Les deux autres freins, agissant sur le moyeu des roues motrices, sont commandés par un levier situé à portée de la main du conducteur et par l'intermédiaire d'un mécanisme de transmission spécialement étudié pour avoir un portage parfait, uniforme, des mâchoires dans les cuvettes de frein, en assurant un serrage égal sur les deux roues. Ainsi que le précédent, ils agissent avec une égale puissance en marche avant et en marche arrière.



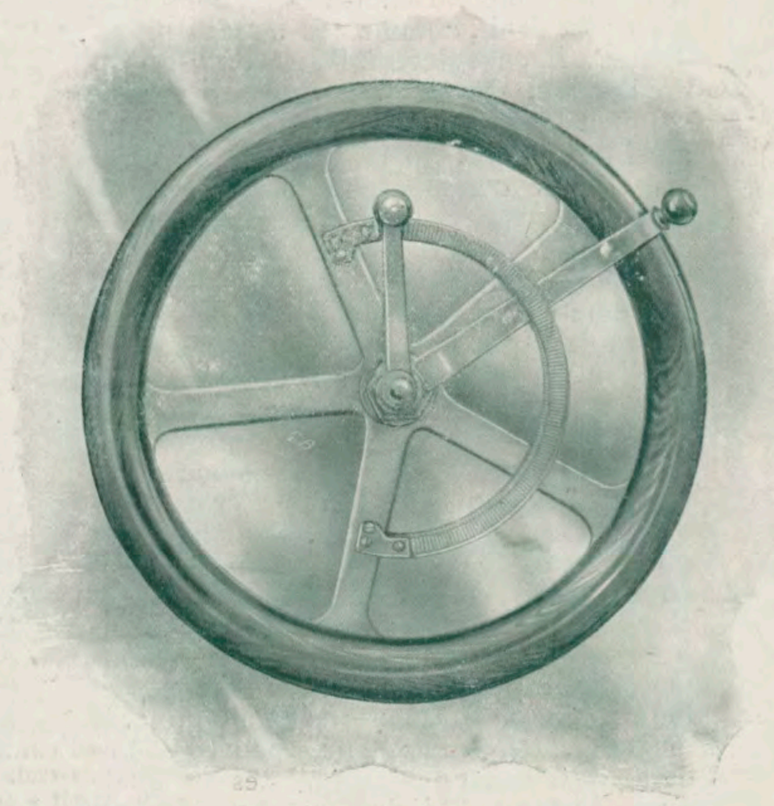
Le moteur 35 HP de la Hotchkiss 1906.



L'arbre de cardan reliant les changements de vitesse au différentiel.



Un des roulements à billes sur lesquels sont montés les organes des châssis Hotchkiss.



Le volant de direction avec les deux manettes réglant l'allumage et l'admission des gaz.

Le graissage est assuré, pour le moteur, par un graisseur à débits et à niveau visibles, actionné par le moteur lui-même au moyen d'un mécanisme simple et indéréglable, facilement accessible; un coup-de-poing permet en outre un afflux supplémentaire d'huile, le cas échéant. Comme toujours les têtes de bielle barbottent dans l'huile à l'intérieur d'un carter étanche, facile à remplir comme à vider. Quant au changement de vitesse et à l'essieu moteur, leur graissage est assuré par barbottage dans un bain d'huile que l'on n'a besoin de renouveler que rarement.

Conçue et établie en prenant pour guide la recherche constante de la perfection jusque dans les pièces en apparence les plus insignifiantes, la voiture Hotchkiss 1906 peut donc s'élancer hardiment sur les routes à la suite de ses aînées, avec la certitude d'un succès chaque année plus éclatant. Prévue pour recevoir les carrosseries les plus vastes et les plus confortables, elle assure à ses voyageurs une suspension d'une douceur idéale, une marche rapide et sûre, enfin cette allure coulée et silencieuse qui est son apanage, et qui n'a pas été une des moindres causes de son succès.

Au reste, la perfection de l'ajustage et le fini de la fabrication ne sont pas pour surprendre dans cette usine dont le seul objet était à l'origine la production des armes ; et de quelles armes ! canons et mitrailleuses, véritables bijoux de mécanique, merveilles de précision.

Quand la grande manufacture de Saint-Denis s'est attaquée à la fabrication des moteurs et des voitures automobiles, elle ne s'est pas lancée dans l'inconnu ; elle y a apporté toutes les qualités que nécessite la si délicate manutention des engins de guerre. Il est donc tout naturel que la maîtrise qu'elle avait acquise dans cette industrie se retrouve aujourd'hui.

DELEVOIE.